AÉRO JOURNAL

N°35
BIMESTRIEL
FÉV - MARS 04

JG 2 RICHTHOFEN
2e partie : 1943-1945

LE SAUVEUR DE CEYLAN

LE HEINKEL 70

LE FREIGHTER S'EN VA-T-EN GUERRE

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC II/8

CASABLANCA
8 NOVEMBRE 1942
LES AMÉRICAINS DÉBARQUENT

M 04873 - 35 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Un dernier baroud d'honneur

Il faut quand même avouer que l'épisode de « Torch » laisse un petit goût amer dans la bouche. On avait dit aux pilotes américains qu'ils allaient combattre contre les Allemands qui se trouvaient en Afrique du Nord. Quelle ne fut pas leur surprise de constater que les avions allemands portaient des cocardes françaises !

On n'avait rien dit aux pilotes français, sinon qu'il fallait « y aller » pour un dernier baroud d'honneur. Mais de quel honneur parlait-on ? Celui de la France de Vichy et de l'entrevue de Montoire ou celui d'une armée de l'Air qui n'était pas censée avoir des états d'âme et qui était là pour obéir aux ordres ?

Novembre 1942, le tournant de la guerre. Le sort de l'Europe était en train de se jouer à Stalingrad. Les Français savaient que l'entrée en guerre des États-Unis avait brutalement changé l'équilibre des forces. Ils ne pouvaient ignorer que seule l'aide américaine pourrait permettre de libérer la France – comme en 1917.

Quel honneur avons-nous tiré à nous battre contre nos futurs libérateurs ? Quel honneur certains pilotes ont-ils tiré à s'acharner sur de malheureux C-47 sans défense, qui, égarés, s'étaient posés dans la nature avec leurs parachutistes à bord ?

Pourquoi tous ces morts inutiles ? C'est comme ça, c'est la guerre, ce sont les ordres, la politique... Oui, sans doute. L'affaire avait d'ailleurs été assez mal engagée sur le plan diplomatique par les Alliés et les consignes des réseaux clandestins français étaient restées dans une certaine clandestinité.

Les premiers avions américains s'étaient contentés de larguer des tracts. Ils furent accueillis par la DCA et la chasse françaises. La suite fut logique.

Bien que soupçonnant que l'esprit de Vichy n'était pas mort en Afrique du Nord, les Américains ne se montrèrent pas rancuniers à l'égard de ceux qui les avaient accueillis à coups de fusil. N'oublions pas que ce sont eux qui ont permis à la France de se battre pour son honneur – d'une autre manière qu'en ce 8 novembre 1942.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 35 – Février - mars 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - courriel : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. au Palais-sur-Vienne (87).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Casablanca
Les Américains débarquent

Le 8 novembre 1942, les Américains débarquent au Maroc dans le cadre de l'opération « Torch ». Histoire de trois jours de combats fratricides qui coûteront bien des vies inutilement des deux côtés.

En couverture :
– le *Lieutenant-Commander* J.I. Brandy, commandant la VGF-28, au décollage du porte-avions *Suwanee*;
– des GIs inspectent les épaves de Curtiss H-75A du GC II/5 sur le terrain de Médiouna.

32 Le Freighter s'en va-t-en guerre

Le Bristol Freighter soulèvera peu l'enthousiasme des militaires, sauf, peut-être, des Neo-Zélandais qui l'utiliseront pendant près de vingt ans partout où ils seront engagés en opérations.

40 JG 2 "Richthofen"
Seconde partie : 1943 - 1945

Fin de la saga de la « Richthofen », qui nous entraîne des côtes normandes en Tchécoslovaquie, en passant par les Ardennes, Remagen et les difficiles combats des derniers mois de guerre.

56 Le sauveur de Ceylan
Le N° 413 (RCAF) *Squadron*

L'heure de gloire de cette unité sonnera quand l'un de ses pilotes découvrira la flotte d'invasion japonaise se dirigeant vers Ceylan. Cela lui vaudra ce surnom, absolument pas justifié car les Japonais n'ont jamais eu l'intention de débarquer !

63 Les oubliés de l'histoire
Fiche n° 3 : le Heinkel He 70

Conçu comme avion de troisième niveau pour la DLH, le He 70 intéresse vivement la Luftwaffe naissante en raison de sa pointe de vitesse. Une douzaine de ces appareils sera utilisée pendant la guerre d'Espagne.

68 La chasse française (35)
Le GC II/8

Mobilisé sur Potez 631, puis transformé sur Bloch 152, le GC II/8 conservera ce type jusqu'à la dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice, fin novembre 1942.

CASABLANCA

8 NOVEMBRE 1942
LES AMÉRICAINS DÉBARQUENT

Christian-Jacques Ehrengardt

Sur la couverture et ci-dessus : des GIs inspectent les épaves de Curtiss H-75A du GC II/5 qui jonchent le terrain de Médiouna. Sur l'un d'eux, on distingue un morceau de l'insigne des « Diables Rouges », peint par son pilote en souvenir de son passage au GC II/4 dissous après l'armistice. (USAF)

Au cours du printemps 1942, Américains et Britanniques étudient la possibilité d'ouvrir un second front en Europe de manière à diminuer la pression exercée par les armées allemandes en Russie. Les premiers sont favorables à un débarquement dès la fin de l'année en Europe continentale, mais Winston Churchill finit par convaincre le Président Franklin D. Roosevelt qu'une telle opération ne peut être entreprise avant un an dans le meilleur des cas. Plus modestement, les Alliés envisagent alors de débarquer en Afrique du Nord, de manière à chasser définitivement les Allemands des rives méridionales de la Méditerranée et à créer un tremplin qui pourra ensuite être utilisé en direction de l'Italie et des Balkans – le fameux « ventre mou de l'Europe » cher à Churchill. L'opération, entérinée le 22 juillet, reçoit le nom de code de « Torch ».

Le premier projet soumis par les Américains ne prévoit qu'un unique débarquement à Casablanca, sur la côte

atlantique du Maroc. Cependant, les Britanniques font ressortir la distance considérable qu'il leur faudra franchir pour réaliser leur jonction avec la 8th *Army* venue d'Égypte. Il est évident que les Allemands mettront ce délai à profit pour occuper l'Algérie et la Tunisie, de manière à s'interposer entre les deux mâchoires de la tenaille. Les Britanniques souhaitent donc débarquer en plusieurs points sur la côte méditerranéenne. Devant les réticences de l'Amirauté, ils finissent par renoncer à occuper les ports de Bizerte et de Tunis en raison de la vulnérabilité des lignes de communication maritimes. Finalement, les Alliés adoptent un compromis selon lequel les débarquements auront lieu simultanément à Casablanca, Oran et Alger.

Il reste un point à régler : l'attitude des Français. Les forces maintenues en Afrique du Nord par l'armée de Vichy sont loin d'être négligeables, près de 100 000 hommes, sans compter une partie de la flotte française

Casablanca

Les F4F-4 du *Ranger* (CV-4) testent leurs armes quelques jours avant le début de l'opération « Torch ». Si les cocardes de flanc ont été cerclées de jaune, les codes tactiques n'ont pas encore été (re)peints. (US Navy)

ancrée à Oran et à Casablanca et une aviation, vieillissante mais encore dangereuse. Or, les relations entre Vichy et la Grande-Bretagne sont pour le moins tendues et le contentieux depuis Mers el-Kébir n'a cessé de s'accroître. Les Alliés estimant, non sans raison, qu'un débarquement sous commandement anglais se heurtera à une vive résistance, il est donc décidé d'en confier le commandement au général Dwight D. Eisenhower. C'est pour cette même raison que les avions de la Fleet Air Arm recevront de grosses cocardes US cerclées de jaune avec, parfois, l'inscription « US Navy » sur les flancs.

Par ailleurs, les Alliés nouent des contacts avec des éléments favorables à la cause alliée dans l'armée de Vichy pour neutraliser la résistance des troupes françaises. Le général Henri Giraud doit prendre en main la situation dès le début des opérations. Toutefois, une mauvaise coordination, un secret trop bien gardé et les exigences excessives de Giraud réduiront à néant ces efforts.

Les débarquements s'effectueront simultanément le 8 novembre 1942 en trois points principaux : Oran, Alger et Casablanca. Comme seules les opérations au-dessus du Maroc nous intéressent ici, nous ne nous étendrons pas sur les autres zones. Le débarquement au Maroc, divisé en trois secteurs (Safi, Port-Lyautey et Fédala), est entièrement américain. Cette *Task Force* occidentale, sous les ordres du *Major General* S. Patton Jr., vient directement des États-Unis et est placée sous la protection de l'US Navy. Outre les quatre porte-avions, le parapluie aérien est assuré par le XII *Air Support Command* du *Brigadier General* Joseph Cannon, relevant de la nouvelle 12th *Air Force*, spécialement constituée pour les opérations en Afrique du Nord, sous le commandement du célèbre *Brigadier General* J. Doolittle.

Les forces aériennes alliées

Soustraire des opérations en cours des unités aériennes pour les engager sur le futur front n'est pas une mince affaire. Lorsque l'opération « Torch » est décidée, les États-Unis ne sont en guerre que depuis huit mois et la mobilisation de leurs ressources humaines et industrielles ne fait que commencer. Par ailleurs, même s'il n'est pas prioritaire, le théâtre du Pacifique absorbe les rares unités qui ne prennent pas le chemin de la Grande-Bretagne, où vient juste d'être constituée la 8th *Air Force*. Il devient vite manifeste que pour appuyer une telle opération, il sera nécessaire de prélever des unités sur le front européen.

La *Task Force* occidentale (Maroc) bénéficiera de l'appui d'un groupe de P-40F Warhawk (33rd *Fighter Group*) qui n'a encore jamais subi l'épreuve du feu. Deux groupes de Lockheed P-38 Lightning et deux autres de Boeing B-17F arriveront en Afrique du Nord dès que des bases seront disponibles, tandis que d'autres unités sur bombardiers moyens suivront un peu plus tard. Quant à la couverture aérienne pendant les débarquements proprement dits, elle sera l'affaire de l'US Navy jusqu'à ce que les unités terrestres puissent prendre le relais sur place.

Bien que peu expérimentées, les unités de chasse de l'US Navy sont équipées d'un avion très performant, le Grumman F4F-4 Wildcat, tandis que les escadrilles de bombardement sont équipées de l'excellent bombardier en piqué Douglas SBD Dauntless et du torpilleur Grumman TBF Avenger. Ces escadrilles sont embarquées à bord d'un porte-avions d'escadre (*Ranger*) et de trois d'escorte (*Sangamon*, *Santee* et *Suwanee*).

Les forces aériennes françaises

C'est au Maroc que l'aviation française est la plus présente. Trois unités de chasse particulièrement expérimentées y stationnent, en particulier le GC I/5, qui s'est couvert de gloire en 1940, et le GC II/5, qui a commencé sa transformation sur D.520 depuis quelques semaines; malgré la présence de 13 appareils au 8 novembre, aucun ne sera utilisé en opérations.

Ce sont donc en tout 86 chasseurs, 78 bombardiers et 13

LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES
MAROC

CASABLANCA			
GC II/5	20 H-75A	Cdt Tricaud	Camp Cazes
	13 D.520		
GB I/32	13 DB7	Cdt Baland	Camp Cazes
RABAT			
GC I/5	26 H-75A	Cne Monraisse	Rabat-Ville
GB I/22	13 LeO 451	Cdt Breyton	Rabat-Salé
GT I/15	18 Pz 29	Cdt Gonin	Rabat-Salé
	4 F.222.2		
	1 F.223.3		
	1 F.224		
PORT-LYAUTEY			
Flottille 1F	1 D.520	LV Folliot	
Esc. 1AC	13 5.520	LV Graignic	
Esc. 2AC	13 D.520	EV Prévost	
Flottille 3F	1 M.167F	CC Mathon	
Esc. 2B	5 M.167F	LV Legrix de La Salle	
Esc. 3B	5 M.167F	LV Hardy	
MARRAKECH			
GB I/23	13 LeO 451	Cdt Frandon	
GR I/52	13 Pz 63.11	Cdt Emery	
AGADIR			
GB II/32	13 DB-7	Cdt Besnard	
Esc. 2B	1 M.167F		
Esc. 3B	1 M.167F		
MEKNÈS			
GB II/23	13 LeO 451	Cdt Vénot	
OUJDA			
GT III/15	? Am 143	Cdt Fleck	
	? LeO 451		

LES FORCES AÉRIENNES AMÉRICAINES
MAROC

PORTE-AVIONS **RANGER (CV-4)**			
Air Group 9	1 TBF-1	Cdr D.B. Overfield	
VF-9	27 F4F-4	LtCdr J. Raby	
VF-41	27 F4F-4	LtCdr C.T. Booth II	
VS-41	18 SBD-3	LtCdr Carver	
PORTE-AVIONS **SANGAMON (CVE-26)**			
VGF-26	12 F4F-4	LtCdr W.E. Ellis	
VGS-26	9 SBD-3	LtCdr J.S. Tracy	
	9 TBF-1		
PORTE-AVIONS **SANTEE (CVE-29)**			
VGF-29	14 F4F-4	LtCdr J.T. Blackburn	
VGS-29	9 SBD-3	LtCdr J. Ruddy	
	8 TBF-1		
PORTE-AVIONS **SUWANEE (CVE-27)**			
VGF-27	11 F4F-4	LtCdr T.K. Wright	
VGF-28	12 F4F-4	LtCdr J.I. Brandy	
VGS-27	9 TBF-1	LtCdr M.A. Nation	
VGS-30	6 F4F-4	LtCdr M.P. Bagdanovitch	

autres appareils de combat qui sont immédiatement disponibles pour faire face aux débarquements alliés au Maroc. C'est un nombre à la fois important et bien insuffisant...

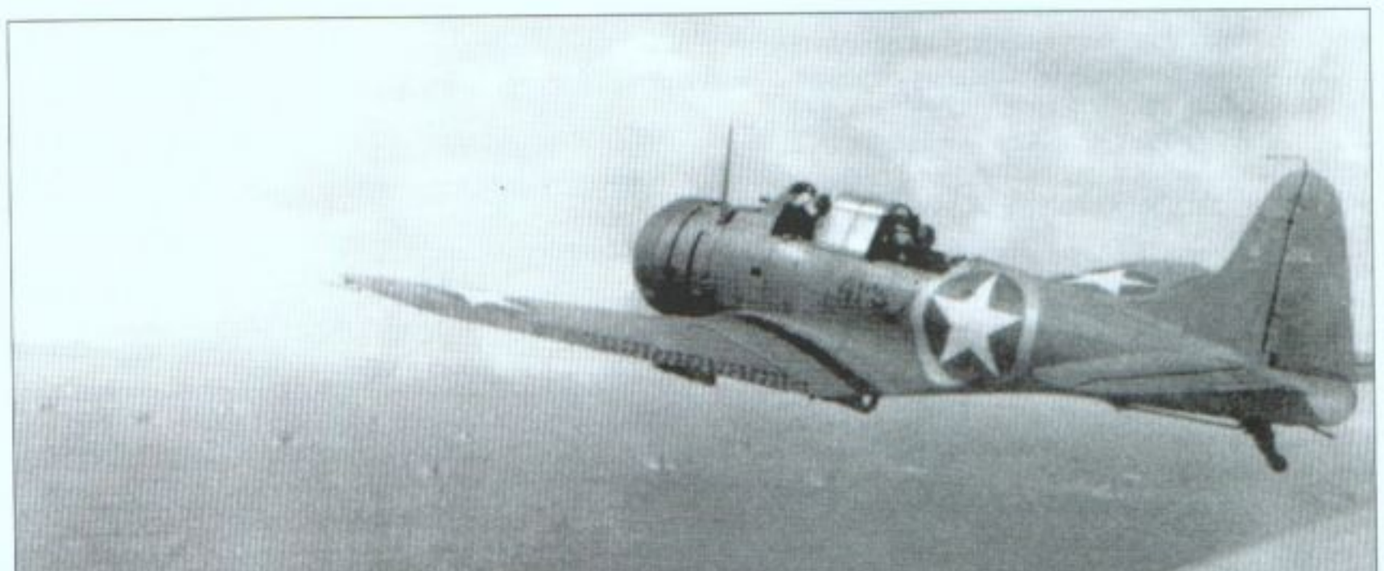
Sur les Alliés, les Français possèdent l'incontestable avantage de disposer d'un nombre appréciable de navigants chevronnés, dont beaucoup ont participé à la campagne du printemps 1940 et d'autres aux combats fratricides en Syrie. En revanche, ils alignent un matériel déjà vieillissant, qui peut encore être performant par rapport à certains types alliés, comme le Fulmar ou l'Albacore, voire le Sea Hurricane – non présents au Maroc – mais qui est surclassé par le Spitfire Mk. V ou son dérivé embarqué et par le Grumman F4F.

Si les Français bénéficient de l'avantage du terrain, il ne se révèlera pas significatif, l'attaque aérienne alliée contraignant les unités à déménager sur des bases auxiliaires peu et mal préparées et en tout cas totalement inadaptées à une cadence élevée de missions de guerre. L'armée de l'Air sera rapidement désorganisée dans ses transmissions et sa logistique. L'absence de réserves la condamnera à brève échéance à un rôle purement passif. Bien que ne manifestant pas un grand enthousiasme à se battre contre les Américains, la plupart des pilotes français iront au combat sans véritables états d'âme.

EN ROUTE POUR L'AVENTURE

Pour la *Task Force* occidentale escortée par les quatre porte-avions américains, la traversée de l'Atlantique s'effectue sans souci. Le secret a été bien gardé et les sous-marins allemands se trouvent pour leur majorité dans l'Atlantique Sud. C'est une chance pour le *Santee*, affecté aux patrouilles anti-sous-marines : cet ancien pétrolier, récemment transformé en porte-avions d'escorte, ne compte aucun personnel expérimenté et, parmi les pilotes, seuls neuf ont passé plus de dix jours au front. Pendant la journée du 7, les convois provenant des États-Unis et de Grande-Bretagne se regroupent tout en poursuivant leur marche vers l'est. À minuit, tout est en place pour que commence une heure plus tard [01h00, le 8 novembre, heure US] la plus importante opération amphibie combinée encore jamais entreprise par les Alliés.

Le déploiement de forces maritimes alliés en Méditerranée n'est pas passé inaperçu. Dès le 6 novembre au soir, la délégation française auprès de la commission d'armistice à Wiesbaden est informée de la possibilité d'un débarquement sur les côtes françaises. Dans la journée du 7, la Marine applique le régime « danger », mais ne peut armer toutes ses batteries côtières en raison de la convention d'armistice. Les troupes de la région d'Alger sont alertées, mais restent casernées, tandis que celles de la région d'Oran ne sont même pas avisées. L'aviation métropolitaine est mise en état d'alerte, mais à minuit, la commission d'armistice allemande informe la délégation française que la destination de l'escadre alliée se trouve être l'Est algérien ou Tunis. Il est déjà trop tard, car une heure plus tard, les premières troupes alliées posent le pied sur les plages d'Afrique du Nord. Si les Français s'attendent à un débarquement, ils seront quand même surpris.



Chien de garde de la *Task Force* occidentale, ce SBD de la VS-41 veille sur les navires de débarquement au petit matin du 8 novembre.
Bien qu'utilisé habituellement pour les patrouilles anti-sous-marines, le Dauntless pouvait à l'occasion faire le coup de force contre des chasseurs ennemis. (US Navy)

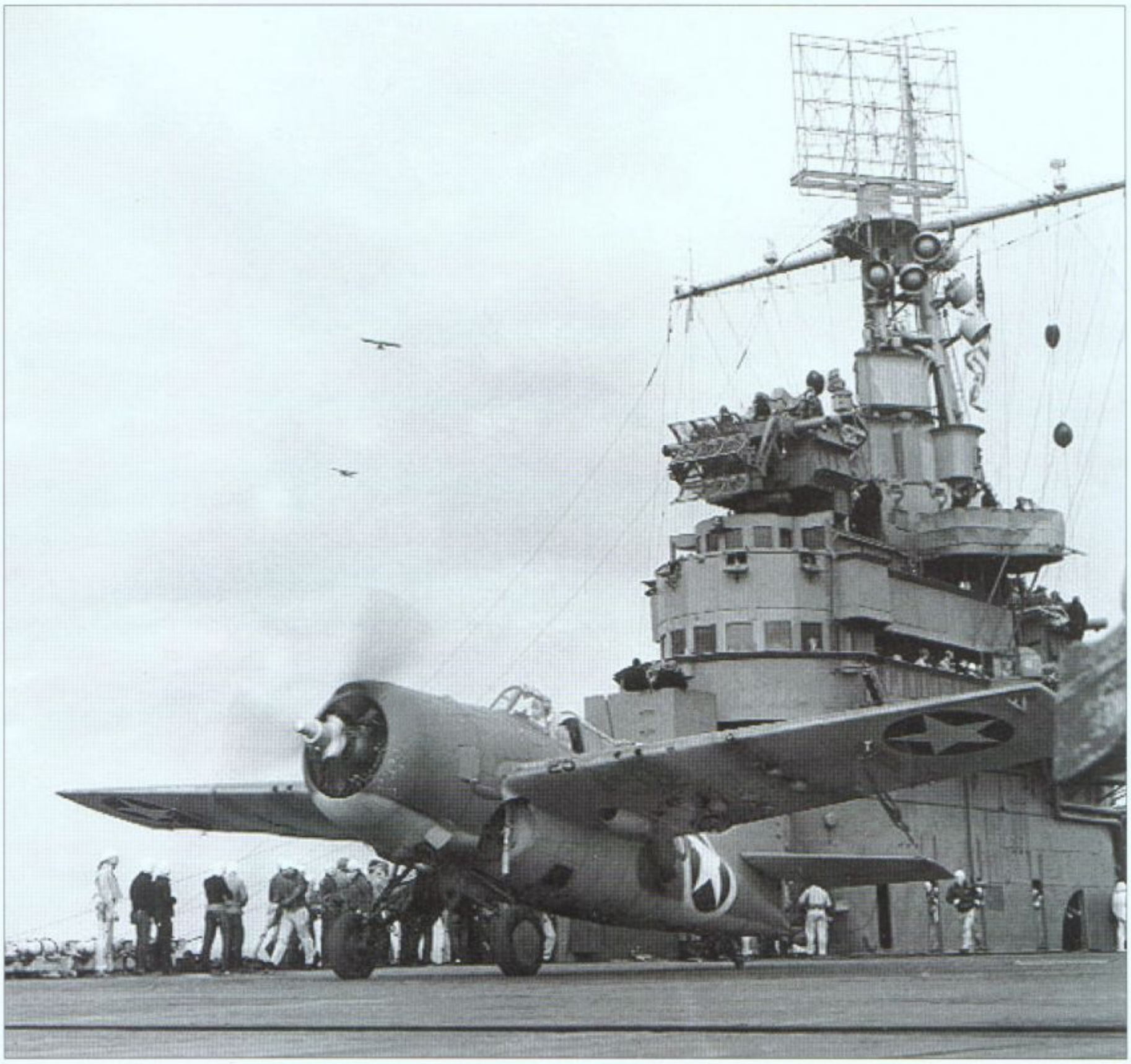
Casablanca

DIMANCHE 8 NOVEMBRE 1942

IL EST UN peu moins de 05h00 (heure française) lorsque commencent les débarquements au Maroc. Le contingent principal, commandé par le *Major General* Patton, prend pied à Fédala, tandis que d'autres éléments débarquent à Mehdiya (ou Medhia), en face de Port-Lyautey, et à Safi, plus au sud. Surpris et sans ordres précis, les Français réagissent avec retard et de manière décousue, ce qui laisse tout loisir aux Américains pour sécuriser leurs têtes de pont. Toutefois, le manque d'expérience des troupes américaines entraîne un certain désordre sur les plages, ce qui ne leur permet pas d'exploiter au mieux cet avantage initial.

Les premiers avions américains quittent les ponts d'envol avec le lever du soleil (06h06). Huit F4F Wildcat de la VF-9 décollent du *Ranger* sous les ordres du *Lieutenant* Winters pour attaquer Rabat-Salé, tandis que neuf autres appareils de la même unité, menés par le *Lieutenant Commander* Raby, prennent le chemin de Rabat-Ville. Ils sont suivis à 06h45 par 18 SBD Dauntless de la VS-41, qui font route sur Casablanca, et par 18 F4F de la VF-41, répartis en trois patrouilles de quatre appareils et une de six à destination de Camp Cazes.

Cependant, les plus matinaux sont les Français. Bénéficiant sans doute d'informations de première main, les marins-aviateurs sont mis en état d'alerte vers 05h00. Toutefois, le ramassage s'avère plus long que d'habitude, la plupart des navigants étant partis en ville pour passer le week-end. Il semble, malgré tout, que les renseignements dont disposent les autorités de la Marine ne soient guère précis, puisqu'il est ordonné aux pilotes de la flottille 1F demeurés sur la base de décoller pour intercepter un Spitfire de reconnaissance venu de Gibraltar. L'enseigne de vaisseau Mauban et le second maître Guyot sont désignés pour cette mission. Il fait encore nuit quand ils décollent à 06h35. Ils ne tardent pourtant pas à se rendre compte qu'il se passe quelque chose de plus grave au large des côtes que le simple passage d'un Spitfire. La mer est couverte de navires de guerre. Guyot décide d'effec-



Décollage du F4F-4 « 25 » de la VF-9 depuis le porte-avions *Ranger* dans la matinée du 8 novembre 1942.
Cet avion sera perdu à la suite d'un amerissage forcé, le pilote, le *Lieutenant (jg)* Braun étant légèrement blessé.
(US Navy)

tuer une passe de mitraillage sur un destroyer, Mauban se tenant à l'écart en raison d'une panne de ses armes de bord. Guyot alerte Port-Lyautey. Quelques minutes plus tard, un Martin 167F de l'escadrille 2B (lieutenant de vaisseau Carbon) part en reconnaissance au sud de Mehdiya, d'où proviennent les premiers bruits de canon. Au sol les mécaniciens s'affairent pour armer les avions en vue de missions contre les plages de débarquement. On en reparlera plus loin. En attendant, revenons à l'arrivée des avions américains au-dessus de Rabat.

RABAT

Parvenu au-dessus de Rabat-Salé, le groupe de la VF-9 mené par le *Lieutenant* Winters est accueilli par un tir de DCA nourri mais peu précis. Les huit Wildcat repartent après avoir revendiqué « quatre bombardiers lourds et dix bombardiers moyens » détruits au sol, dont trois attribués au seul *Ensign* Wilhoite. Les Américains sont bien en dessous de la vérité !

Les Français situent la première attaque vers 07h30 par quatre « Martlet », suivie dix minutes plus tard par une seconde attaque par les dix « Martlet » restés en couverture haute pendant ce temps. Le GB I/22, qui vient d'être rééquipé en LeO 451, laisse neuf appareils totalement détruits : quatre à la 1ère escadrille (n° 71, 457, 460 et 468) et cinq à la 2e - soit la totalité de son effectif, moins un appareil, le n° 466, qui... s'enflammera spontanément à 18h00 !

La situation au GT I/15 est pire encore. Ce groupe de transport ne perd pas moins de 16 Potez 29, sur les 18 en compte, les Farman 222.2 n° 11 et 16, Farman 233.3 n° 5 et Farman 224 n° 2 et au moins 3 LeO 451 qui devaient être reversés au GT III/15. Les Farman 222.1 n° 7 et 222.2 n° 33, qui se trouvent à Châteauroux, et le 222.2 n° 21 à Toulouse ont pu échapper au massacre, mais leur sort final sera à peine plus enviable. Les deux premiers sont saisis par les Allemands quand ils envahissent la zone libre et le troisième, que le capitaine Goulut fait décoller au nez et à la barbe des Allemands, se « crashe » à Barika (Algérie) le 12 novembre. Dire que quand les Français rejoindront les rangs des Alliés, ceux-ci se plaindront du manque d'avions de transport !

Pendant ce temps, les neuf F4F conduits par Raby mitraillent le terrain de Rabat-Ville où ils revendiquent quatre chasseurs et trois bombardiers détruits. Le GC I/5 a eu le temps de disperser ses avions, à l'exception de trois Curtiss indisponibles qui ont été mis en flammes par les chasseurs américains. Il n'y avait pas de bombardiers stationnés à Rabat-Ville en ce matin du 8 novembre et ceux revendiqués par les Wildcat doivent probablement être des avions de servitude et civils, rarement comptabilisés dans les comptes rendus de pertes officiels. Toutefois, il est possible

Ci-contre et ci-desous : Rabat-Salé après le passage des avions américains au petit matin du 8 novembre. Ci-contre, le LeO 451 n° 71 et ci-dessous, le n° 457, tous deux appartenant à la 1ère escadrille du GB I/22. (Archives Aéro-Journal)

que Raby et ses appareils aient également attaqué Salé, ce qui corroborerait les déclarations des aviateurs français. N'ayant plus de cibles à se mettre sous les mitrailleuses, Raby rameute ses troupes et met le cap sur Casa.

CASABLANCA

À Camp Cazes, le GC II/5 est alerté vers 06h30 et une heure plus tard, deux patrouilles de trois pilotes décollent pour prendre position au-dessus du port. Il s'agit des lieutenant Villacèque, adjudant-chef Delannoy et sergent Lavie pour la première et des lieutenant Trémolet, adjudant-chef Verrier et sergent Hème pour la seconde. Trois hydravions américains Vought OS2U-3 Kingfisher en plein travail de réglage des tirs des bâtiments US sont assaillis par la première patrouille. Le sergent Lavie attaque l'un d'eux et l'endommage très sérieusement. Le Kingfisher provenant du cuirassé *Massachussets* s'échoue près d'Aïn Sebaa. Les deux membres de l'équipage, le *Lieutenant* « Tommy » Dougherty (pilote) et le *Lieutenant* Clyde Etheridge (observateur), sont faits prisonniers; ce dernier, blessé, est conduit à l'hôpital.

« *Cela semblait presque trop facile*, dira plus tard le sergent René Lavie. *L'hydravion volait en ligne droite à moins de 2 000 mètres d'altitude et à 250 km/h. Je me suis rapproché en léger piqué, mais l'Américain m'a aperçu et a brutalement viré sur sa gauche. La différence de vitesse qui avait joué en ma faveur jusque là, s'est brutalement retournée contre moi. Je ne pouvais pas virer aussi court et je l'ai dépassé. Tout en virant pour me remettre en position, je ne l'ai pas quitté des yeux. L'Américain volait maintenant au ras des flots, tentant de gagner le large. J'avais deviné sa manœuvre et m'étais arrangé pour lui couper la route. Le mitrailleur arrière avait ouvert le feu, mais de façon peu précise et je ne m'en souciai guère. Je fus en position de tir l'espace d'une fraction de seconde. Ce fut suffisant pour le toucher. Il dégagea à nouveau brusquement, mais il laissait une longue traînée noire derrière lui. Le temps de revenir, il avait disparu. On me confirmera par la suite que l'hydravion s'était échoué sur une plage et que ses deux occupants avaient été capturés.* »

Les deux autres hydravions réussissent à gagner le large et, gênés par leur propre DCA et l'arrivée de nombreux avions américains au-dessus du port, les Curtiss décident de ne pas insister et se replient au-dessus de Camp Cazes. Sur ces entrefaites, les SBD se présentent à la verticale du port de Casablanca. Prenant pour cibles le bassin des sous-marins et diverses installations portuaires, ils piquent depuis 3 000 mètres à la travers la DCA du port et du cuirassé *Jean Bart*.

Grumman F4F-4
Escadrille VGF-28
Lieutenant-Commander J.I. Brandy
USS *Suwanee*, Maroc, 8 novembre 1942.

Grumman F4F-4
Escadrille VGF-29
Ensign Joe Gallano
USS *Santee*, Maroc, 8 novembre 1942.

Grumman F4F-4
Escadrille VF-41
Lieutenant (jg) « Windy » Shields
USS *Ranger*, Maroc, 8 novembre 1942.

Douglas SBD-3
Escadrille VS-41
USS *Ranger*, Maroc, 8 novembre 1942.

© P-A. Tilley - 2003

Casablanca

Ci-dessus et ci-desous : toujours Rabat-Salé après le passage des avions américains au petit matin du 8 novembre. Ci-dessus, l'épave du Farman 222.2 n° 16, baptisé « Arcturus », qui s'était illustré au sein de l'Aéronautique navale en juin 1940. Ci-dessous, c'est tout ce qu'il reste du Farman 223.3 n° 5. Ces deux appareils appartenaient au GT I/15. (Photos J. Bagnaschino)

À 08h00, les lieutenant Boudier et adjudant de Montgolfier prennent l'air à leur tour, suivis une demi-heure plus tard par les lieutenants Le Stum, Rubin et Lachaux. À partir de 08h45, les autres pilotes du II/5 prennent l'air isolément, à mesure de leur arrivée sur le terrain, car ils sont logés en ville. Le commandant Gegorges Tricaud, bien qu'âgé de 41 ans et souffrant d'une sciatique tenace, tient à accompagner ses pilotes pour ce qu'il appelle « un dernier baroud d'honneur » et décolle en compagnie du capitaine Huvet. Le lieutenant Fabre ferme la marche.

En tout vingt pilotes du GC II/5, plus le lieutenant Abrioux de l'état-major en stage à Camp Cazes, sont parvenus à prendre l'air, tous à bord d'un Curtiss H-75A. Ce groupe dispose de 13 D.520 depuis moins de trois mois, type sur lequel il doit être transformé avant la fin de l'année. Toutefois, seuls les pilotes de la 4e escadrille ont eu l'occasion d'effectuer quelques vols d'entraînement. D'autre part, les armes de bord des Dewoitine n'ont pas été réglées et le groupe ne dispose que d'un faible stock d'obus de 20 mm. Pour toutes ces raisons et malgré les rapports américains mentionnant la présence de D.520, aucun appareil de ce type n'a été engagé ce jour-là au-dessus de Casablanca.

Parvenus dans le secteur, Raby et ses huit autres F4F de la VF-41 se dirigent vers Camp Cazes. Ils piquent d'une altitude de 4 500 mètres pour neutraliser les batteries anti-aériennes et mitrailler les avions au sol au moment où décollent les derniers Curtiss.

Au GB I/32, plusieurs DB-7 ont été armés de bombes et attendent leur équipage pour décoller. À la première passe, le n° 91, auprès duquel se trouve son équipage, est touché de plusieurs balles. Deux mécaniciens sont blessés. À la deuxième passe, le n° 91 – à nouveau atteint – et le n° 93 explosent avec leurs bombes, arrosant les alentours de débris enflammés, dont certains endommagent le n° 65 parqué à une centaine de mètres de là. Ce dernier prend feu à son tour, mais l'incendie est rapidement circonscrit. Les n° 36 et 89 sont criblés d'impacts. Le potentiel du I/32 chute brutalement à huit avions disponibles (n° 11, 56, 59, 65, 78, 80, 87 et 125). La mission du matin est décommandée.

C'est le moment que choisissent les Curtiss du II/5 pour engager les F4F. De leur côté, les Américains dénombrent 10 Dewoitine et 6 Hawk, soit 16 chasseurs, ce qui est assez proche de la réalité, à l'exception du fait que, comme nous l'avons précisé plus haut, aucun Dewoitine n'est intervenu. Dans leurs comptes rendus, les pilotes de l'US Navy décrivent les bandes jaunes et rouges sur le capot et la tête de Sioux sur le fuselage de certains Hawk.

Le combat vu du côté américain

Le *Lieutenant* Ernest W. Wood Jr aperçoit un « D.520 » qui se rapproche de lui par-dessous :

« *Je réussis à l'éviter, tandis qu'au même moment passa près de moi un avion en feu dont le pilote sauta en parachute. Je me lançai à la poursuite du D.520 et, après une série d'évolutions serrées, je parvins à placer un coup au but qui fit voler des débris de l'avion ennemi. Je le perdis de vue quelques instants, mais le retrouvai bientôt alors qu'il était également poursuivi par l'*Ensign *Harris qui lui donna le* coup de grâce [1] *et le D.520 alla s'écraser en flammes.* »

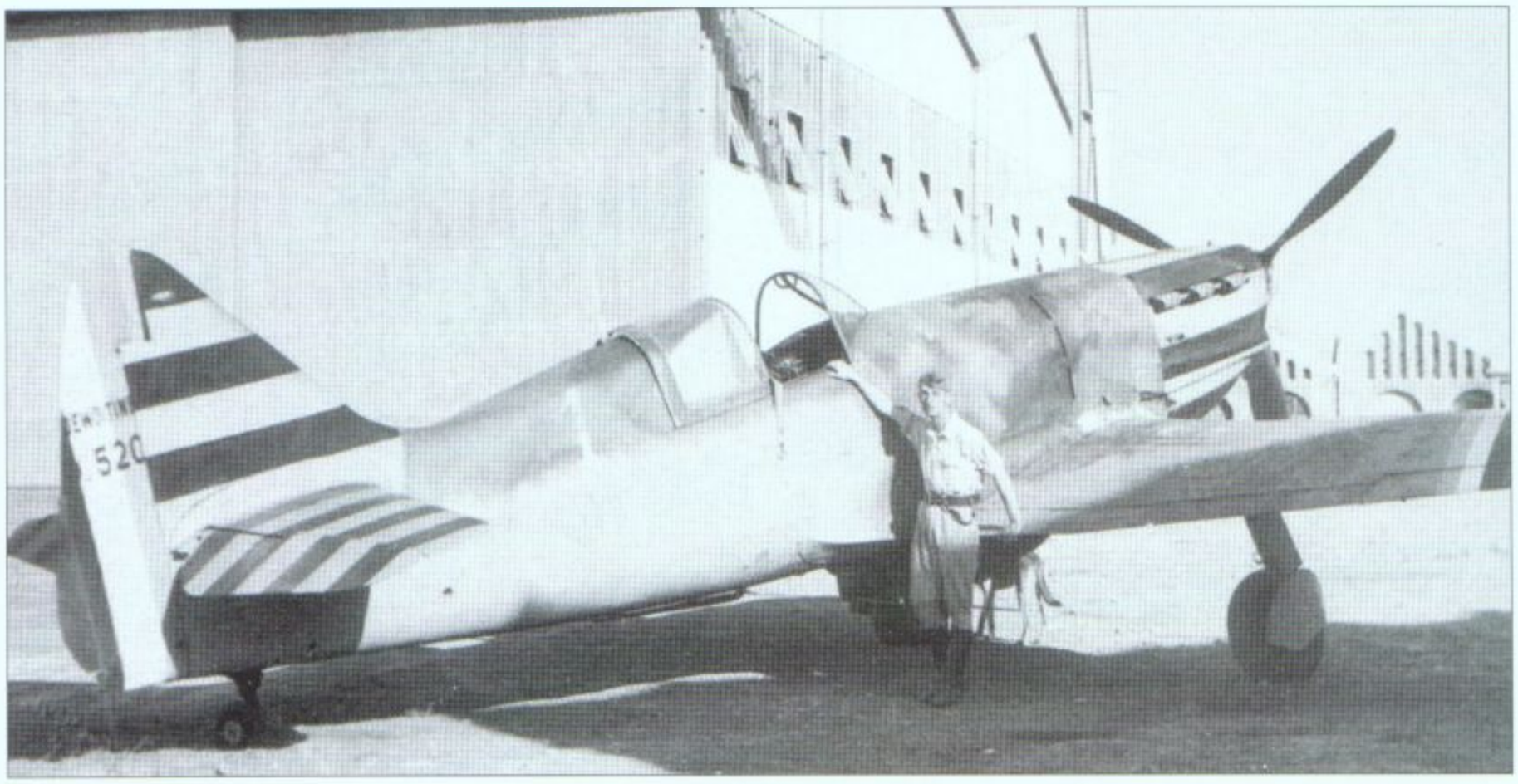
Wood s'en prend alors à un second « Dewoitine », mais celui-ci se révèle être piloté par un « moustachu », qui se place aussitôt dans le sillage de l'Américain. Wood se débarrasse de ses bombes, se laisse rattraper par le Français et réduit brutalement les gaz, manœuvre qui lui permet de se retrouver derrière son adversaire. Un combat tournoyant s'ensuit au terme duquel les deux appareils partent en vrille. Wood tire une rafale de deux secondes et le D.520 s'écrase dans une gerbe de flammes. L'Américain regagne de justesse son porte-avions avec ses dernières gouttes de carburant.

Les *Lieutenants* Seiler, Taylor et Bell larguent leurs bombes de 100 livres sur l'aérodrome et se retrouvent aux prises avec cinq ou six chasseurs français. Seiler en endommage un, mais ses deux équipiers sont touchés à diverses reprises. Taylor, attaqué par plusieurs avions ennemis, passe sur le dos et disparaît dans la brume. Ses équipiers pensent qu'il a été abattu, mais Taylor a réussi à redresser au dernier moment et à se poser à la limite de la panne sèche sur l'un des porte-avions d'escorte, où Seiler le rejoint peu de temps plus tard pour les mêmes raisons.

L'*Ensign* Mikronis mitraille deux DB-7 au sol, mais il est attaqué par un Hawk en même temps que son moteur encaisse un obus de DCA. Le Français se place dans ses six heures et ouvre à nouveau le feu. Mikronis effectue un atterrissage forcé près de Fédala. Blessé, perdant son sang, il s'évanouit et, lorsqu'il revient à lui, il voit tomber trois avions de Vichy, le premier en piqué, le second en vrille. Le troisième, un « D.520 », qui se trouve aux prises avec un Wildcat, est abandonné par son pilote qui saute en parachute, sa combinaison de vol en feu; l'avion passe sur le dos et percute le sol.

Le *Lieutenant* T.A. « Tag » Grell effectue deux passes au-dessus de l'aérodrome. Lors de la seconde, il est durement

[1] En français dans le texte.



L'un des Dewoitine D.520 présents au GC II/5 le 8 novembre 1942. Celui-ci avait été affecté au lieutenant Villacèque, commandant la 3e escadrille.
(Collection J-F. Oller)

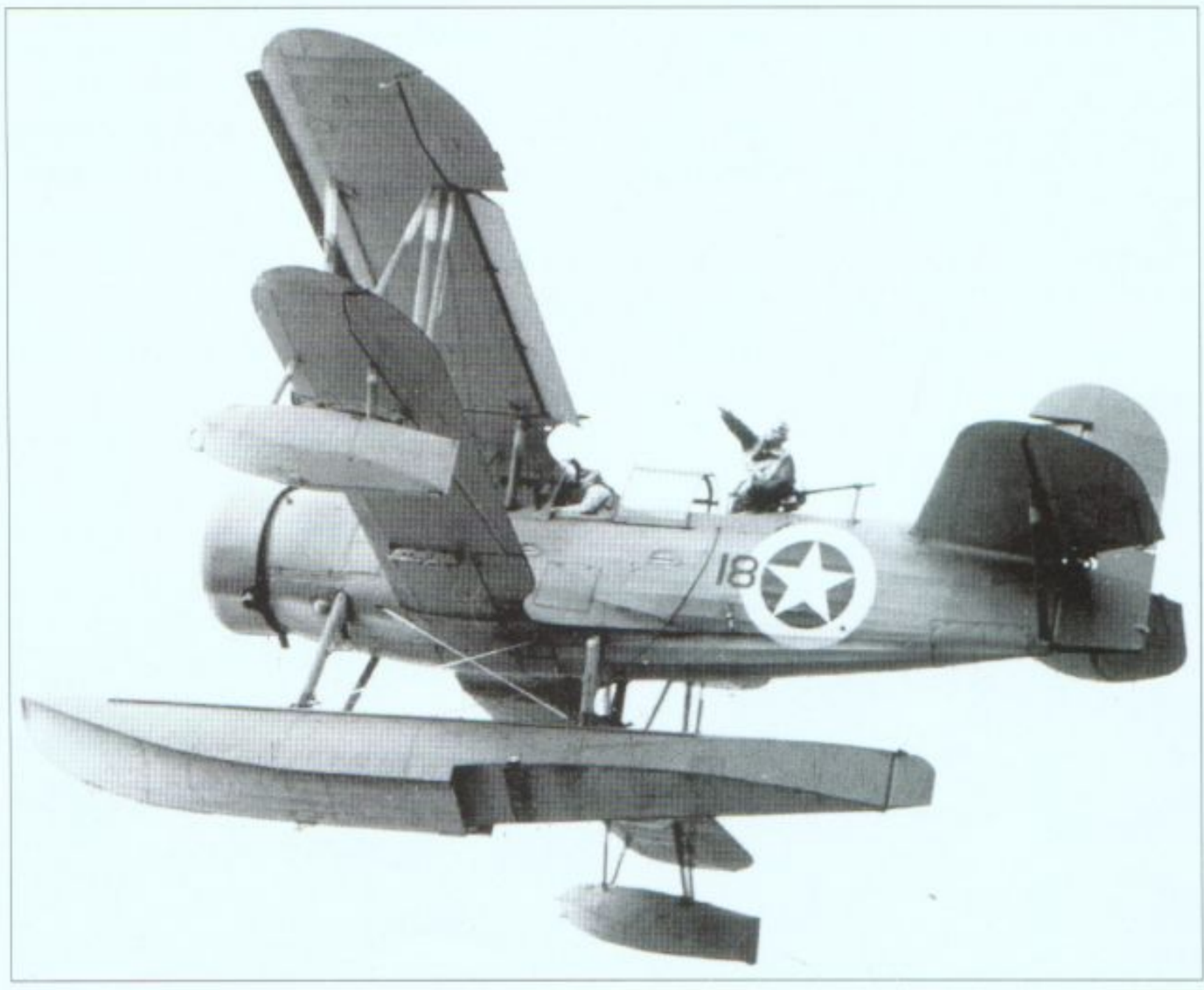
touché par la DCA. Il décide de regagner son porte-avions, mais à une trentaine de kilomètres au large, son moteur le lâche et il doit se poser en mer; il sera recueilli par un bateau de pêche.

Cependant, les deux grands bonshommes de cette matinée sont incontestablement les *Lieutenants (jg)* C.V. August et G.H. « Spanky » Carter de la VF-41. August a retracé les principaux moments de sa mission :

« *Quand j'ai suivi Spanky dans son attaque, j'ai noté que l'autre ailier avait disparu. J'ai resserré derrière mon chef et nous avons piqué d'est en ouest pleins gaz au-dessus de la piste. Il y avait une batterie de flak qui nous tirait dessus avec énergie, j'ai plongé dessus et ouvert le feu de toutes mes armes. En me rapprochant de la cible, j'ai vu les servants de mettre à courir. Une passe comme celle-ci vous donne un sentiment de puissance. Tout allait bien jusqu'à ce que quelque chose me heurte. Mon Wildcat s'est mis à trembler et à sursauter. J'ai cru que j'en perdais le contrôle. Ce n'était pas grand chose, mais mon avion n'était pas en pleine forme. J'ai aperçu un bombardier sur lequel j'ai largué mes deux bombes incendiaires de 100 livres* [45 kg], *mais je n'ai pas eu le temps de voir si je l'avais touché, car une autre batterie avait ouvert le feu sur moi. Mon pare-brise était complètement étoilé, à l'exception d'un petit cercle de 15 cm de diamètre dans le panneau blindé, ce qui ne me rendait pas la tâche facile. En me remettant en formation à la fin de la passe, Spanky m'a informé par radio que mon train droit pendait à la suite d'un coup de la flak. Ensuite, nous avons entendu que des avions français approchaient vers 2 500 pieds. Mon train d'atterrissage est passé au second plan de mes préoccupations, parce que quand on rencontre l'ennemi pour la première fois, on n'a guère le temps de penser. J'étais très tendu, mais je savais exactement quoi faire. Je savais que nous combattions contre les forces de l'Axe, mais quand j'ai compris qu'on allait se battre contre les Français, j'ai eu un coup au moral.*

« *J'ai répéré un Curtiss mais je l'ai dépassé à ma première passe. J'étais trop nerveux. J'ai pesté contre moi-même et je suis revenu par un virage à droite. Ma position était parfaite et je l'ai attaqué par le travers. Une rafale longue a semblé ouvrir le Curtiss comme une vulgaire boîte de conserve. Il a basculé et est tombé en flammes. J'ai ensuite aperçu un Dewoitine et un Curtiss. Je me suis approché et j'ai tiré. Le Curtiss a vacillé. Je suis rapproché à 50 mètres de lui dans un état de complète excitation. Je lui ai balancé une rafale et suis passé au-dessus, tandis qu'il oscillait dans l'air. L'avion au nez rouge et jaune a basculé dans un tonneau lent. Son moteur toujours tournant, il s'est mis à voler sur le dos. Il est tombé lentement. J'ai cherché du regard Spanky, mais je ne l'ai pas trouvé. En fait, il n'y avait pas un seul Wildcat en vue. Les Français avaient proprement dispersé notre formation et j'étais tout seul au milieu d'avions ennemis.*

« *Deux ennemis m'ont attaqué, ils ont tiré, m'ont manqué et sont passés au-dessus. Puis deux autres sont arrivés par derrière. Je me suis vite rendu compte que j'aurais du mal à leur échapper. Ils suivaient toutes mes manœuvres. J'entendais distinctement le plomb qu'ils me balançaient venir frapper la plaque de blindage derrière l'habitacle. C'était un bruit terrifiant. Une volée de balles fit un bruit encore plus terrible derrière moi. Je savais que je ne pourrais pas en prendre plus. Pourtant, tout semblait aller bien à*



Lancement d'un message lesté depuis un Curtiss SOC-3 de l'USS *Augusta*.
Tout comme les Vought OS2U, ces hydravions sont utilisés pour le réglage de l'artillerie de marine, mais aussi pour les liaisons et les communications.
(US Navy)

Le parc 94 de Casablanca après le passage des Wildcat. Ici, l'épave du DB-7 n° 104. (Collection Mutin)

plus de 300 mph [483 km/h], *mais les deux semblaient bien plantés dans mes six heures. J'ai piqué jusqu'à une altitude de 3 mètres. Ils m'ont suivi et j'ai alors aperçu Windy Shields. Windy a tout de suite compris dans quel merdier je me trouvais et s'est rapidement mis en position dans la queue d'un des avions français. Les pilotes français l'ont vu arriver avec ses armes crachant le feu et ont dégagé, me laissant une chance de reprendre de l'altitude. Je suis parti en chandelle et j'ai plongé à nouveau par le travers d'un autre Curtiss qui me suivait. J'ai tiré avec une correction maximale et je l'ai vu prendre feu. Le pilote a ouvert sa verrière et a tenté de sauter. Il était tout noir, couvert de fumée et d'huile. Je l'ai vu sauter, mais son parachute ne s'est pas ouvert. Il a percuté le sol à une quinzaine de mètres de son avion.*

« J'ai alors marqué une sorte de pause pour souffler et j'ai traversé à nouveau l'aérodrome. Cazes montrait désormais des signes d'agitation. Cinq avions brûlaient ici et là et la fumée couvrait tout l'aérodrome. J'ai pensé que je me sentirais mieux avec un ailier, alors j'ai appelé du secours à la radio. Personne n'a répondu. J'ai ensuite aperçu un Wildcat en train de mitrailler une batterie, mais avant que j'aie pu le rejoindre, il avait été abattu et brûlait sur le sol. J'ai eu un haut-le-cœur. J'ai repris de l'altitude pour identifier des cibles que j'avais l'intention de mitrailler avant de terminer ma mission. J'ai attaqué quelques avions parqués. Une batterie m'a tiré dessus. J'ai détruit un bombardier. Puis, j'ai entendu Windy demander de l'aide. Je lui ai répondu. J'ai repéré un certain nombre d'avions français devant moi, volant par paires, comme nous aurions dû le faire nous aussi. J'étais plus haut qu'eux et quand je les ai attaqués, ils se sont éparpillés comme un volée de moineaux. J'ai choisi les deux plus proches d'un Wildcat que je croyais être celui de Windy et me suis mis en position derrière et en dessous d'eux. Quand j'ai redressé pour ouvrir le feu, mon avion a décroché et j'ai perdu vitesse et altitude. J'ai juré, basculé le nez vers le bas et vérifié mes instruments. Il me restait environ 225 litres de carburant, mais la pression d'huile avait chuté à zéro. La température était normale. J'ai décidé de rejoindre notre point de rendez-vous près de Médiouna. Sous moi s'étalait le pire terrain pour un atterrissage forcé, fait de collines, de rochers et de ravins.

« J'étais à environ 330 mètres quand mon Cyclone a émis un bruit bizarre, a commencé à vibrer, puis s'est arrêté. J'ai tenté de basculer l'avion pour sauter. Quand j'ai évacué, ma jambe gauche a heurté le stabilisateur, ce qui m'a fait tounoyer comme une toupie. J'ai tiré sur le cordon du parachute et ai écarté les bras et les jambes pour me stabiliser. La toile s'est ouverte quelques secondes avant que je ne touche le sol lourdement. Quand j'ai pu reprendre mon souffle, je me suis retrouvé traîné sur le sol par mon parachute. J'ai réussi à me débarrasser de mes harnais, non sans mal puisque ma Mae West s'était gonflée toute seule. En repliant mon parachute, j'ai aperçu mon Wildcat à moins de 75 mètres de moi. Deux Français et un grand nombre d'Arabes, hommes et femmes, entouraient l'épave qui fumait mais ne brûlait pas. En claudiquant, je suis moi aussi allé voir ce qu'il restait de ma monture. Le train droit avait été arraché et l'équipement radio était en miettes. Le moteur avait été séparé de l'ensemble et se trouvait à quelques mètres devant le fuselage. L'aile gauche s'était repliée sur l'habitacle. L'avant et le dessous du fuselage montraient des traces d'obus de 90 mm et l'arrière du fuselage des impacts de 7,5 mm. Le carburant s'était répandu sous l'avion. Après avoir invité les spectateurs à reculer, j'ai tiré trois fusées Very pour enflammer l'épave. J'ai alors été emmené dans une ferme où l'on m'a donné une double ration de cognac. Il était à peu près 10 heures, heure locale. »

Avec l'aide d'une carte, August tente de faire comprendre à ses hôtes qu'il veut se rendre à Fédala au plus vite. À ce moment-là, un médecin français et sa femme entrent dans la ferme. Après un rapide examen, August est déclaré apte à se déplacer. Quelques instants plus tard, un camion fait irruption dans la cour de la ferme. Une escouade armée commandée par le lieutenant Villacèque fait prisonnier August, lui confisque son arme et son équipement et l'embarque à Camp Cazes. Là, il est interrogé par le commandant de la base. Les Français sont particulièrement intéressés de savoir si les forces britanniques participent au débarquement. Après un repas au mess des officiers, August est emmené sous bonne garde par le lieutenant Lamaison, qui fait office d'interprète, jusqu'au bâtiment de l'amirauté, où il subit un nouvel interrogatoire. Il est ensuite conduit à la prison où il partage la cellule avec l'*Ensign* Dougherty, le pilote du Kingfisher abattu dans la matinée. La cellule voisine est occupée par « Windy » Shields.

Charles A. Shileds, qui est ailier dans la dernière section, perd le contact dans le feu nourri de la DCA. Il se joint à un appareil isolé pour effectuer sa passe de mitraillage, mais il

Des futures victimes des Wildcat, environ deux ans avant l'attaque sur Casablanca. La quasi totalité des avions du GB I/32 que l'on voit sur cette photo sautera avec les bombes à bord : le n° 93 (celui du chef d'escadrille, le capitaine Euzen, à cette époque), le n° 89 (à droite) et le n° 56 (« 4 »). (Collection J. Mutin)

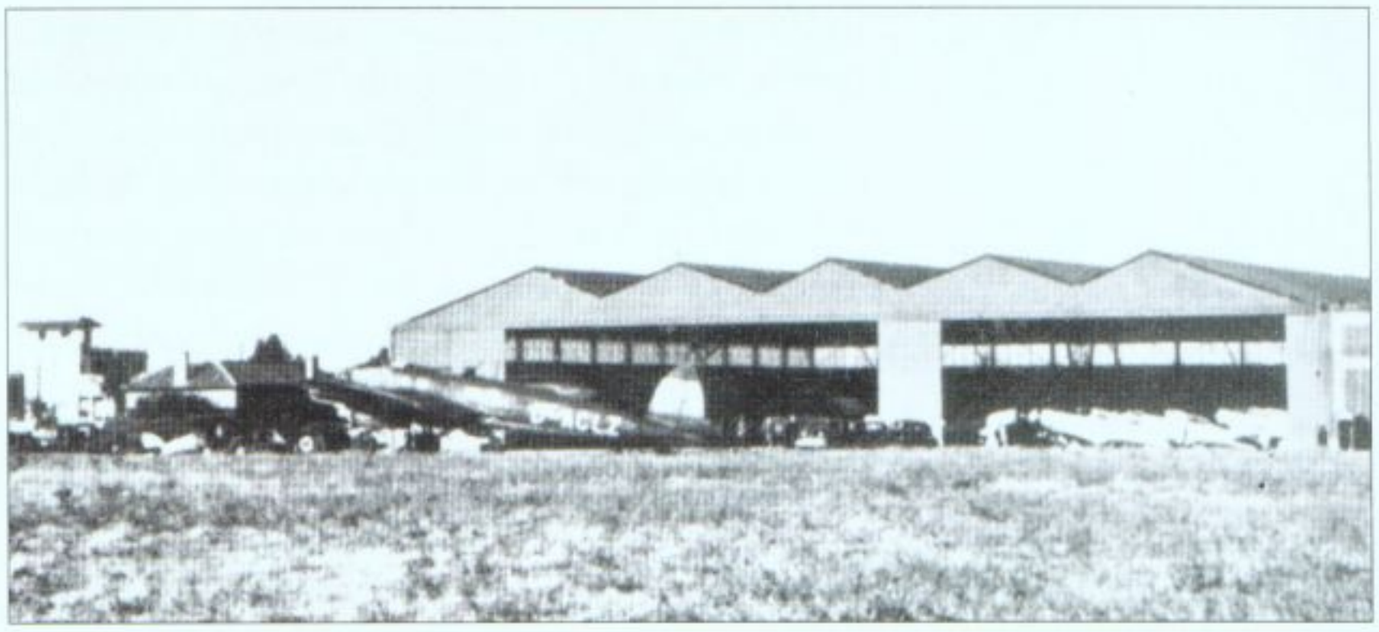
aperçoit à ce moment-là deux Dewoitine et un Curtiss au-dessus de lui. Se lançant à la poursuite d'un Dewoitine, il se retrouve face à lui pour une passe frontale. Touché, le Français bascule sur sa droite, heurte violemment le sol, rebondit à plusieurs reprises, moteur toujours tournant, pour finir sa course dans une mare. De nouveau seul, Shields repère un Wildcat talonné par deux Curtiss qui cisaillent pour lui tirer dessus à tour de rôle à trois mètres du sol, tout au plus. Shileds reconnaît l'appareil de « Chuck » August. Un Français repère Shields et dégage. Le suivant dans sa manœuvre, il voit August abattre l'autre Curtiss. Il s'occupe alors du sien dont une flamme orange jaillit du flanc droit. Le Curtiss part en vrille jusqu'au sol et s'écrase. Ayant perdu August de vue, Shields cherche de la compagnie, mais ne trouve que deux Curtiss qui font prudemment demi-tour, tandis qu'un troisième, trop éloigné pour être attaqué, est en train d'atterrir. Cependant, un quatrième surgit qui parvient à se placer dans sa queue. Il ouvre le feu et touche le Wildcat à l'aile. Shields tente de se dégager, mais son adversaire est plus maniable et reçoit l'aide d'un équipier. L'Américain réussit à semer un poursuivant en piqué, puis se retrouve en bonne position au-dessus de l'autre pour lui lâcher une longue rafale. Son Wildcat est à nouveau atteint, mais il a encore le temps de tirer une seconde rafale, envoyant le Curtiss au tapis tandis que l'autre ne demande pas son reste.

Comme il lui reste encore des munitions (!), Shields décide de mitrailler un DB-7 qui roule. Emporté par son élan, il manque sa cible et doit refaire un passage. Cette fois, il fait mouche et l'explosition du bombardier secoue son Wildcat. Il se rend compte alors qu'il n'a toujours pas largué ses bombes incendiaires (re-!). Il les lâche lors d'un troisième passage, mais un Curtiss lui fond dessus, soleil dans le dos, et l'arrose de balles. Les canalisations de carburant sont coupées et des vapeurs d'essence envahissent l'habitacle. Trois autres Français se joignent à la curée, le touchant plusieurs fois aux ailes, jusqu'à ce que finalement son Wildcat prenne feu.

Shields saute en parachute et tombe sur des barbelés qui déchirent le fond de sa combinaison. Il attend un moment que l'on vienne le chercher, mais comme personne n'arrive, il se dirige vers l'aérodrome. Il aperçoit distinctement un Heinkel He 111 en train de décoller et un Ju 52/3m que l'on pousse hors d'un hangar tandis que des officiers allemands se bousculent pour monter à bord. Il avise un soldat français et lui demande de le conduire au point de chute de son avion, après quoi il est conduit devant le lieutenant Villacèque qui l'informe qu'il est désormais prisonnier de la Marine française.

Le lendemain, les trois Américains seront rejoints par le *Lieutenant* « Spanky » Carter, capturé sur la plage après avoir ramé jusqu'au rivage en pleine nuit. Aussi inconfortable sera leur séjour en prison, il sera très court et les quatre hommes seront rapidement relâchés.

Avant de confronter ces témoignages avec ceux des pilotes français, il convient d'accueillir avec une certain circonspection le récit pour le moins rocambolesque des deux pilotes américains qui ressemble davantage à un scénario pour Hollywood qu'à un compte rendu de combat aérien. D'ailleurs, la VF-41 ne leur confirmera que trois victoires à eux deux et ce, plusieurs semaines plus tard.



Départ dans l'urgence d'un Heinkel He 111 (D-ACLZ) et d'un Ju 52/3m (D-AQOE) de la *Deutsche Waffenstillstand Kommission*, à Meknès le 8 novembre. On notera le mitrailleur à son poste dans le Ju 52.
Selon certains témoignage, ces appareil auraient été abattus peu après le décollage. Toutefois, il n'existe aucune revendication alliée sur un avion allemand au Maroc à cette date.
(Collection J. Mutin)

Le combat vu du côte français

Le lieutenant Pierre Trémolet a gardé un souvenir marquant de cette journée :

« *À l'aube du 8 novembre 1942, la réalisation du plan de ramassage du personnel en cas d'alerte jette en fin de nuit sur la base aérienne de Camp Cazes pilotes et mécaniciens du groupe de chasse II/5.*

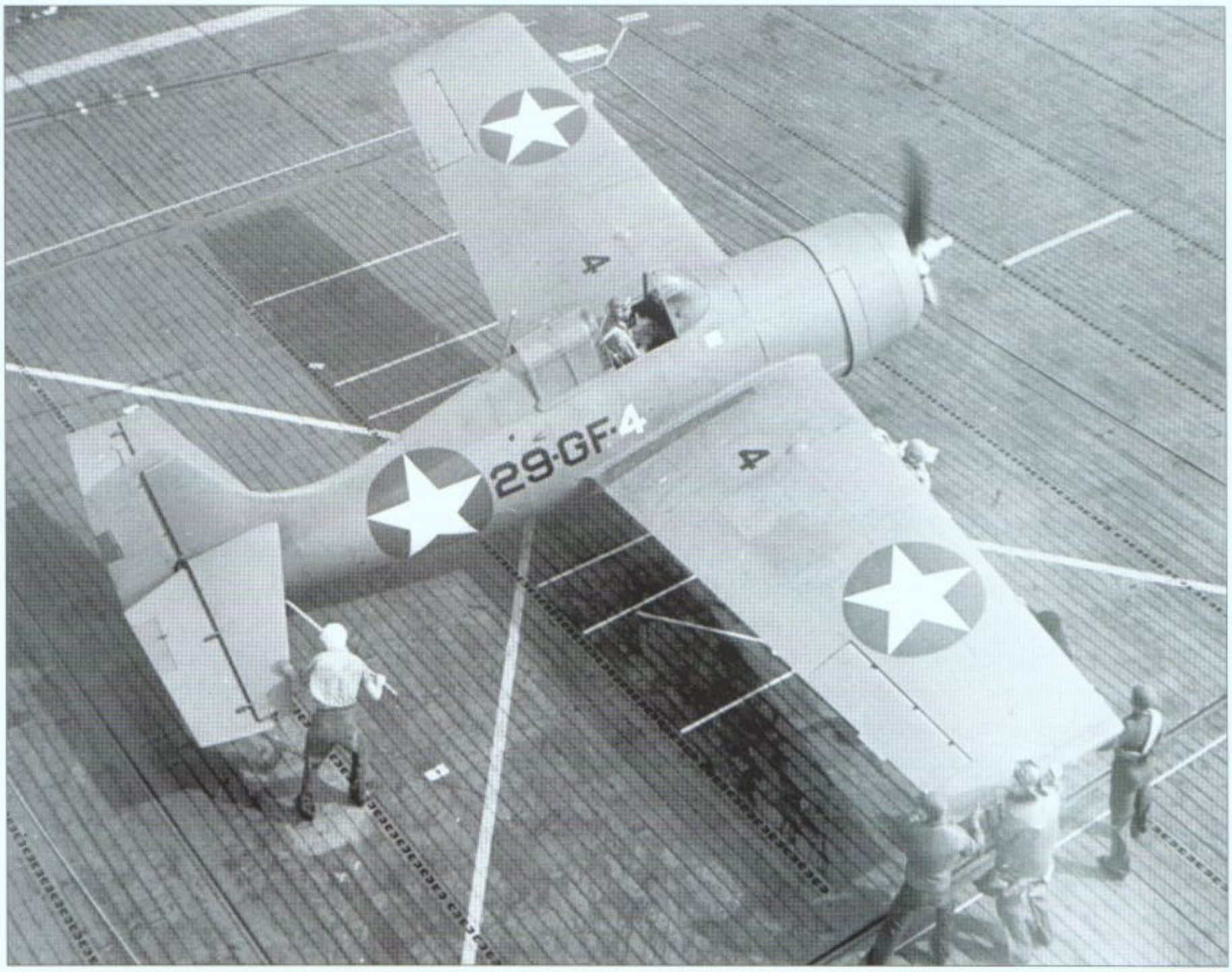
« *Arrivé parmi les premiers au PC du groupe, je trouve le commandant Tricaud qui ne possède aucune information sur la nature des événements qui ont déclenché cette alerte. Avec Verrier et Hème, je reçois l'ordre de décoller et de me mettre en patrouille en couverture du port de Casablanca en liaison radio avec le PC de la Marine. Nos avions se trouvent à côté du PC du commandant Tricaud. Une fois nos moteurs chauds, nous roulons pour aller prendre le vent, passant devant le commandant qui nous regarde partir, appuyé sur ses cannes (il souffre d'une crise de sciatique aiguë). Je décolle avec mes deux équipiers dans un petit jour brumeux et monte vers 2 000 mètres. Le brouillard côtier couvre le sol au sud du terrain.*

« *La liaison radio établie avec le PC Marine, je regarde abasourdi l'éclatement des obus sur le port dans la nuit finissante. Verrier est à côté de moi, Hème plus loin, train sorti. Ni nos appels radio, ni nos signaux ne réussissent à le convaincre de rentrer au terrain. Au bout d'un moment de patrouille, je pousse vers le large. J'aperçois alors un point dans le ciel. Je fonce sur lui et reconnais un petit hydravion de réglage de tir qui s'enfuit vers le large en me voyant arriver. Verrier, surpris par mon accélération, ne voit rien. Hème est lâché, train toujours sorti. Je tire une rafale sur l'hydravion et, à la seconde, mes mitrailleuses s'enrayent. Je dégage au ras de l'intrus dans lequel deux hommes me font un geste de la main. Au même instant, je découvre l'escadre américaine.*

« *Je reviens vers Casa en rendant compte par radio de ce que j'ai vu. Verrier me rejoint. Hème est loin derrière. Je reprends ma patrouille sur le port en attendant les ordres. Sur le terrain, les avions décollent les uns après les autres,*

au fur et à mesure de leur mise en état et de l'arrivée des pilotes. Le dernier à partir est le lieutenant Fabre qui décolle au moment où arrivent les premiers avions américains à très basse altitude. Tiré par un Grumman, blessé au bras, Fabre a juste la force de reposer son avion qui termine en pylône. La mêlée s'engage alors. Plus de patrouille, des combats individuels où chacun cherche à se mettre derrière celui qui ne lui ressemble pas, bouts de plan ronds contre bouts de plan carrés. Verrier et moi sommes au-dessus. Nous fonçons l'un et l'autre. Je vois tout d'un coup devant moi un plan carré suivi par un Curtiss, suivi lui-même de très près par un Grumman. Prévoyant ce qui va arriver, je fonce sur le dernier Grumann pour l'obliger à dégager. Trop tard, l'Américain a tiré, le Curtiss prend feu et explose. Est-ce Tricaud, Huvet, Lachaux, Montgolfier ? Je ne peux le dire. Je me dégage d'un Grumman qui me suit, mais je suis impuissant avec mes mitrailleuses enrayées.

« Le brouillard côtier a envahi peu à peu le terrain de Cazes. À bout d'essence, je plonge en rase-mottes et me pose sur le terrain de Médiouna. J'y retrouve Verrier, déjà posé. D'autres arrivent derrière moi, Legrand, Hébrard, Gras... Téléphonant au PC du groupe à Casa, j'apprends le triste bilan de la matinée et me retrouve, de ce fait, le chef des rescapés. Bien triste journée ! »



Un F4F-4 de la VGF-29 sur le pont du *Santee* peu avant le déclenchement de l'opération « Torch ». VGF était le sigle applicable aux unités de chasse embarquées à bord des porte-avions d'escorte. La VGF-29 deviendra VF-29 en décembre 1943. Cet appareil effectuera un atterrissage forcé à Mazagan le 8 novembre, à l'issue duquel son pilote, l'*Ensign* Edward VanVranken, sera fait prisonnier. (US Navy)

Dernier à décoller, le lieutenant Yves Fabre (dit Garrus) sera le premier à reprendre contact avec le sol. Tiré par un F4F quelques secondes seulement après que ses roues ont quitté la piste, il est blessé au bras gauche. Il a tout juste la force de poser son H-75A n° 263, qui termine sa course en pylône en bout de terrain.

Le commandant Georges Tricaud (n° 293) et le capitaine Robert Huvet (n° 333) partagent deux Wildcat, qui percutent en bordure du terrain, avant de succomber à leur tour. Ainsi tombent deux glorieux vétérans de la campagne de France. Ils ne seront malheureusement pas les seuls.

L'adjudant François Lachaux, après avoir revendiqué deux probables, est atteint à son tour. Il tente d'abandonner son avion H-75A n° 222, mais il est mortellement blessé par une rafale au moment où il s'extrait de son habitacle. Son corps tombe comme une pierre jusqu'au sol. Il est possible que Lachaux ait été victime de « Chuck » August.

L'adjudant Paul de Montgolfier périt quelques instants plus tard dans des circonstances inconnues à bord du n° 305. Le n° 292 du sergent Lucien Hème est mis en flammes et son pilote saute près du sol; il heurte l'empennage et il est tué sur le coup.

Il est à peu près certain que c'est le lieutenant Georges Ruchoux qui a abattu « Windy » Shields, les circonstances de sa victoire cadrant assez bien avec celles de la chute de l'Américain. Toutefois, lui-même touché à la jambe, Ruchoux doit évacuer le n° 280 en parachute.

Le lieutenant Pierre Villacèque descend un Widlcat, mais au cours d'un autre combat, il est blessé au visage par des éclats de son pare-brise. Il semble logique de penser qu'il a été tiré par « Chuck » August au cours de la passe frontale que ce dernier a mentionnée dans son récit. Villacèque se pose en catastrophe dans la nature et est à nouveau blessé au cours de l'atterrissage forcé qui ressemble fort à celui décrit par August (H-75A n° 168)

Le capitaine Elie Reyne (n° 209) reçoit une balle dans la cuisse droite, mais rentre à Casa, tout comme le lieutenant Roger Quéguiner, dont le « 18 » a été fortement endommagé. Le lieutenant André Legrand (n° 37) rentre

avec une victoire et le sous-lieutenant Guy Le Stum (n° 240) avec une confirmée et une probable, la première partagée avec le lieutenant Paul Abrioux (n° 94) au-dessus d'Aïn Diab. Enfin, l'adjudant-chef Raymond Delannoy (n° 249) revendique une victoire homologuée au-dessus d'El Hank.

Triste bilan

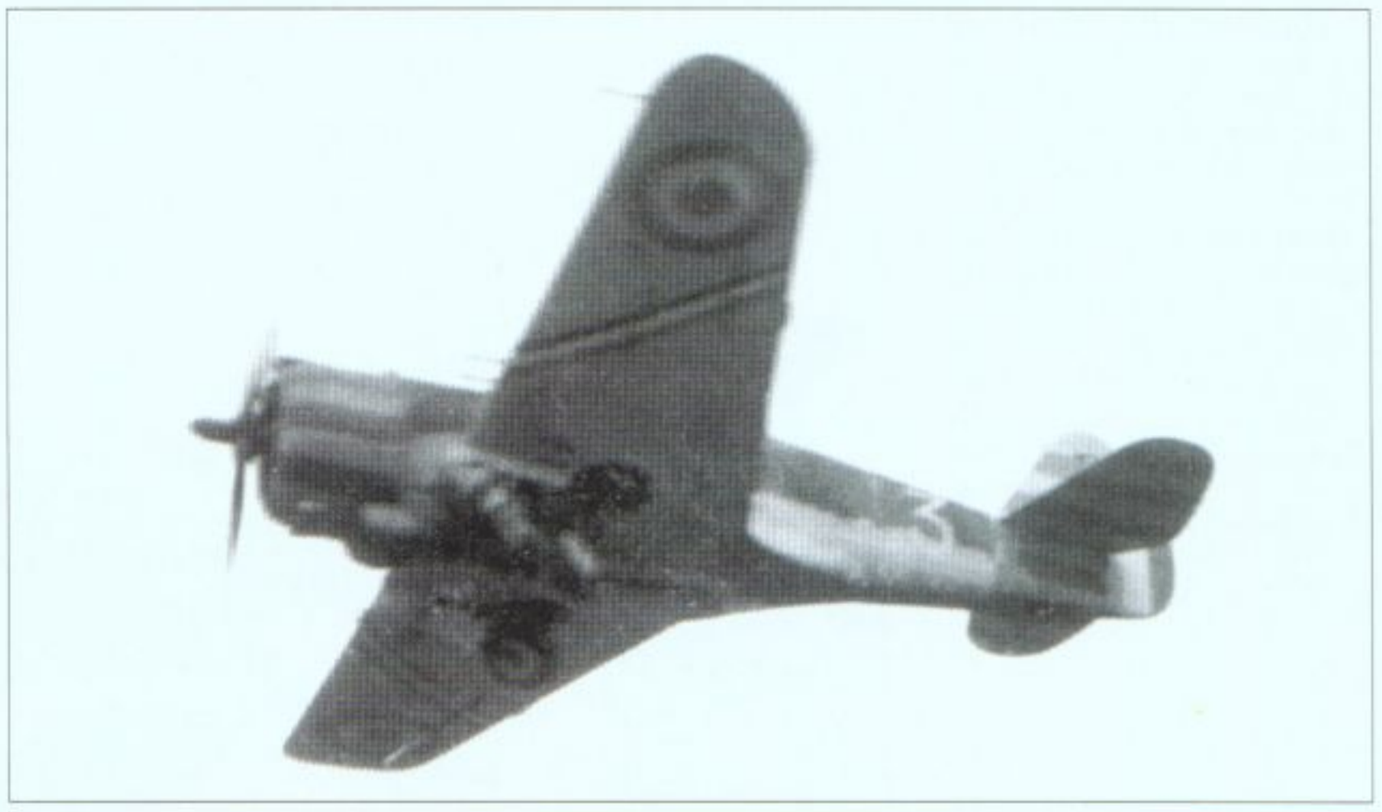
Cela fait donc sept victoires confirmées et trois probables, mais elles ont été chèrement payées ! Que l'on en juge : cinq pilotes tués et quatre blessés, plus ou moins grièvement, en un seul combat, alors que le GC II/5 n'avait enregistré que deux pilotes tués pendant toute la campagne de France ! Les pertes matérielles s'élèvent à 13 Curtiss totalement détruits ou irréparables, dont deux au sol.

De son côté, l'escadrille VF-41 crédite ses pilotes de 10 victoires (5 Dewoitine et 5 Curtiss), non comprises celles d'August et de Shields et d'une probable (Dewoitine), pour la perte de 5 F4F-4, dont 4 à la chasse et un à la DCA. En outre, l'escadrille revendique la destruction de 14 avions français au sol. Le lecteur trouvera le détail des victoires et des pertes à la fin de l'article.

Si le nombre de victoires revendiquées par le GC II/5 est supérieur de trois unités au nombre des pertes américaines, on peut avancer une explication. Les SBD de la VS-41 semblent s'être étroitement mêlés aux combats au-dessus de Camp Cazes. Des équipages de Dauntless rapporteront avoir été attaqués par des Curtiss, repoussés par l'intervention opportune de Wildcat. À plusieurs reprises dans la journée, les SBD du *Ranger* sont renforcés par des TBF du *Suwanee*. À un moment, un TBF et trois SBD sont pris à partie par huit chasseurs français au-dessus de la batterie d'El Hank. Le pilote du TBF, maniant son lourd appareil comme un chasseur, réussit à toucher l'un des assaillants avant de fausser compagnie aux autres. Il est donc tout à fait possible que certains pilotes français aient engagé le combat contre des SBD qui, dans la chaleur des combats, ont pu être pris pour des « Martlet » (puisque les Français donnent la dénomination anglaise du Grumann F4F).

Il est intéressant de prendre connaissance des observations consignées par les pilotes de la VF-41 à propos de leurs adversaires du jour :

« *Les pilotes français semblèrent manquer d'agressivité, mais ils passèrent à l'offensive. Les engagements eurent lieu depuis une altitude de 5 100 mètres jusqu'à 15 mètres, dans un rayon de 16 km autour du terrain de Cazes. Les pilotes ennemis se présentèrent par groupes de trois, mais ils ne restèrent pas groupés en combat. Ils se battirent ou rompirent individuellement en combat tournoyant. Lorsqu'ils étaient attaqués, les pilotes ennemis essayaient de rompre l'engagement en piquant après un tonneau dès le début de l'attaque, parfois ils partaient en looping ou en immelman. Les pilotes ennemis zigzagaient aussi pour éviter les salves.* [...]. *Le F4F-4 peut tourner plus court que le Dewoitine 520 et que le Curtiss 75-A; sa vitesse ascensionnelle est supposée légèrement inférieure à celle du Dewoitine 520. On pense que le F4F-4 est plus rapide que le Curtiss 75-A, mais qu'il doit être un peu plus lent que le Dewoitine 520.* »



PORT-LYAUTEY

Comme on l'a vu plus haut, les pilotes de l'Aéronautique navale ont été les premiers à prendre l'air. Les premières patrouilles constituées décollent derrière Guyot et Mauban. Elles sont chargées de mitrailler les plages de Mehdiya en lieu et place de la flottille 3F dont les Martin 167F sont encore en cours d'armement, les opérations de chargement des bombes ayant été interrompues par une coupure de courant.

Guyot et Mauban, toujours en l'air à ce moment-là, croisent la route d'un Curtiss SOC de réglage de tir, qui vole plus bas et cap inverse. Guyot manœuvre pour effectuer une passe frontale, mais il est touché et doit rompre brutalement avec un début d'incendie à bord. Mauban reçoit deux balles dans une aile et retourne à Port-Lyautey avec un pare-brise troué et quelques égratignures à la main droite. Le Curtiss s'est échappé.

Au-dessus des plages, le reste de la flottille n'est pas à la noce. Le second maître Brun revient avec un appareil criblé de balles, le lieutenant de vaisseau Faivre est touché à plusieurs reprises et le second maître Marpaux se pose dans un avion sérieusement endommagé. En tout, cinq avions sont mis hors de combat, définitivement ou temporairement, au cours de cette sortie.

À 08h50, huit M.167F de la 3F sont enfin prêts à décoller avec leur chargement de bombes. La 1F doit fournir l'escorte de chasse et les avions en patrouille de protection au-dessus du terrain se posent pour être ravitaillés. Cinq minutes plus tard, les Glenn décollent les uns derrière les autres, tandis que neuf D.520 s'apprêtent à les imiter.

En haut :
un H-75A de la 3e escadrille du GC II/5 (les « Sioux ») au décollage de Rabat fin 1942.

Ci-dessus :
un DB-7 du GB I/32 achève de flamber devant les hangars de Camp Cazes.
Pas moins de huit appareils de ce groupe seront surpris avec leurs bombes à bord et seront détruits dans l'explosion qui s'ensuivra.
(Collection J. Mutin)

Casablanca

Le Dewoitine D.520 n° 164 sur lequel disparaîtra de manière quelque peu mystérieuse le commandant de la flottille 1F, le lieutenant de vaisseau Folliot, le 8 novembre.
On a longtemps pensé qu'il pilotait le n° 317, mais ce jour-là, cet appareil était aux mains du lieutenant de vaisseau Faivre qui se posera sur une patte à Port-Lyautey à la suite des dégâts occasionnés par la DCA américaine.
(Collection Morareau, origine Bonnet)

C'est à ce moment critique que surgissent des avions américains. Les Français en comptent 25. En fait, la formation US doit être constituée par les 12 F4F-4 de la VGF-26 auxquels se sont *probablement* joints sept autres de la VF-9, mais on reste dans le flou, tant les horaires d'attaque de ces deux unités sont discordants. Si ces deux escadrilles ont effectivement attaqué Port-Lyautey, rien n'est moins sûr qu'elles l'aient fait en même temps. Par ailleurs, sur certaines photos prises par les Français pendant l'attaque, on croit distinguer la silhouette rondouillarde d'un TBF, ce qui laisserait à penser qu'une partie de la VGS-26 est également intervenue.

Quoi qu'il en soit, l'attaque s'achève sur un véritable carnage. L'avion de tête (3F, n° 189) du commandant de flottille, le capitaine de corvette Mathon, est rattrapé et descendu en flammes; tout l'équipage est tué (lieutenant de vaisseau Billioque, maître Bedu et quartier maître Pradine). Le 2B-2 (n° 149) du commandant de l'escadrille 2B, le lieutenant de vaisseau Legrix de La Salle, subit un sort identique. L'équipage saute en parachute, Legrix de La Salle est retrouvé mort, le radio, le maître Sorbier, évacue également, mais, mitraillé dans sa descente, il décède en arrivant au sol, le maître Bézard est blessé et seul le second maître Appriou est indemne.

Le lieutenant de vaisseau Hardy, commandant l'escadrille 3B, constatant les dégâts infligés à son avion (3B-1, n° 201), ordonne à son équipage d'évacuer en parachute. Quand il s'apprête à les suivre, le Glenn se trouve à moins de 50 mètres du sol. Hardy se fracasse les jambes au contact avec le sol et est relevé mourant. Le lieutenant de vaisseau Jumères de la 3B réussit à déjouer les attaques des chasseurs, mais il s'écrasera au retour à Sidi Yahia à la suite d'une fausse manœuvre de son pilote, le maître Le Bivic. L'équipage de trois hommes est tué. Deux autres Martin 167F, endommagés par la chasse américaine, doivent se poser d'urgence et seuls deux avions sur les huit qui ont pris l'air peuvent accomplir leur mission.

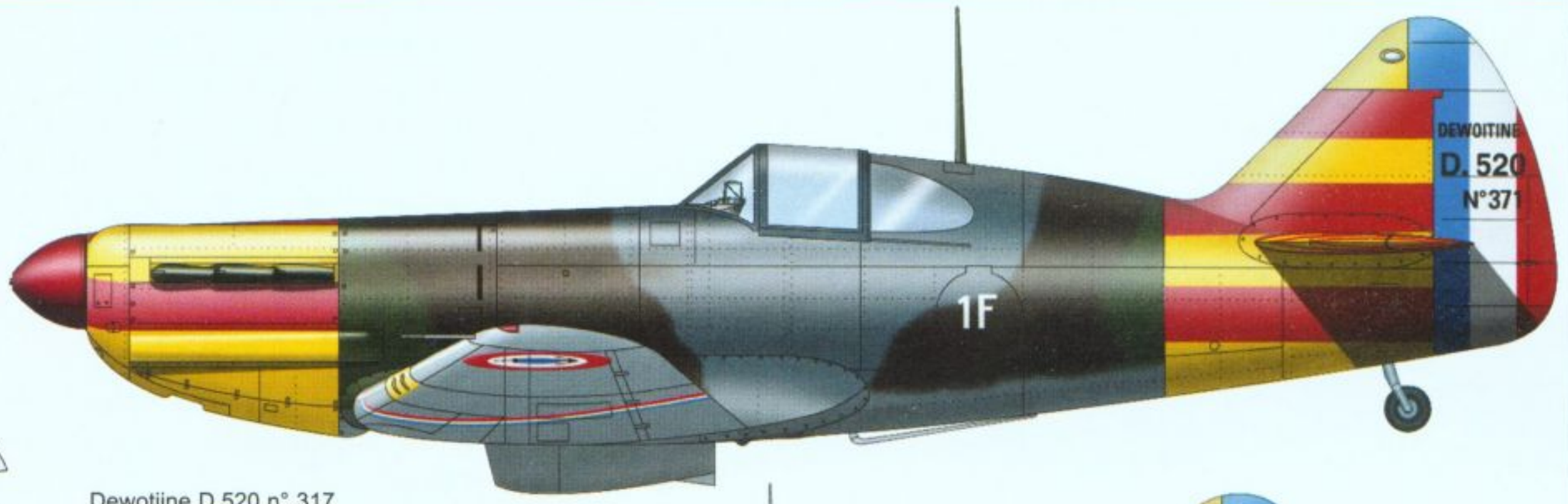
Les avions américains se tournent alors vers l'aérodrome de Port-Lyautey où ils criblent de balles trois Dewoitine 520 au sol, tandis que les autres cherchent à se faufiler entre les rafales pour décoller.

L'enseigne de vaisseau Mauban se trouve sanglé dans son appareil, prêt à partir, alors qu'un armurier a déposé le capot pour dépanner le canon. En voyant arriver les avions américains, l'armurier court s'abriter sans avoir eu le temps de refermer le capot. Mauban met en route pour rouler vers un endroit moins exposé. Tout à coup, il aperçoit, venant droit sur lui, un chasseur américain qui, apparemment, l'a choisi comme cible. Mauban coupe le moteur, se détache et saute sans attendre l'arrêt pour se coucher sur le sol. Il entend le crépitement des mitrailleuses et le vrombissement du moteur de l'avion américain. Quand il relève la tête, son Dewoitine est la proie des flammes.

Le second maître Raymond Bédard, qui a déjà effectué deux sorties dans la matinée, attend que son avion soit ravitaillé :

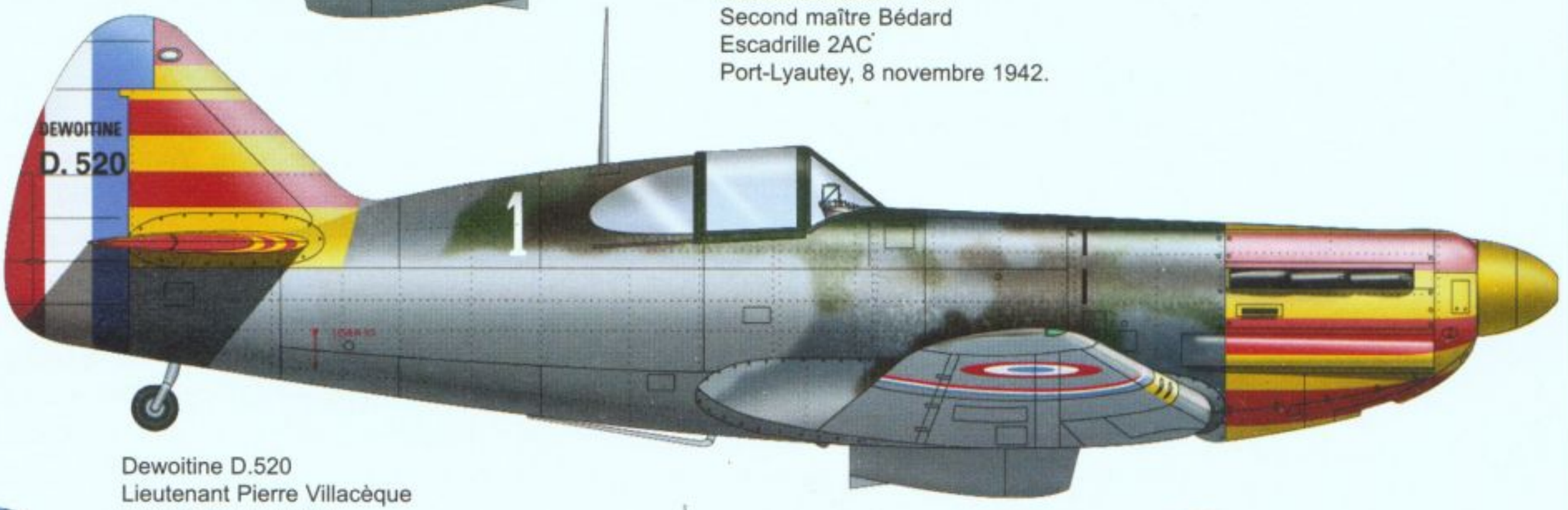
« Il y a une grande activité sur l'aire de stationnement lorsque commence le bombardement aérien et le mitraillage de l'aérodrome. Les Glenn Martin sont au décollage et subissent de lourdes pertes. Installé dans mon avion, je mets en route et me dirige vers la piste en ciment, pendant que le quatrier-maître Mattei, à cheval sur le moteur, termine de fixer le capot après avoir changé le chargeur du canon. Le Dewoitine au roulage à une dizaine de mètres devant moi reçoit une rafale en plein moteur et prend feu; le pilote évacue. Je réussis à contourner l'appareil en roulant dans l'herbe. Le quartier maître Mattei descend de sa position inconfortable. D'autres avions brûlent aux abords de la piste et à son extrémité. Le second maître Roquin court sur la piste, muni d'un lourd appareil photo Altiphote pour photographier au plus près les chutes de bombes et les explosions.

Le Dewoitine D.520 du commandant de l'escadrille 2AC, l'enseigne de vaisseau Prévost. L'avion sera détruit au sol lors des mitraillages américains le 8 novembre.
(Collection Morareau, origine Folliot)



Dewotiine D.520 n° 317
Lieutenant de vaisseau Faivre
Flottille 1F
Port-Lyautey, 8 novembre 1942.

Dewoitine D.520 n° 55
Second maître Bédard
Escadrille 2AC
Port-Lyautey, 8 novembre 1942.



Dewoitine D.520
Lieutenant Pierre Villacèque
GC II/5 1ère escadrille
Casablanca, 8 novembre 1942.

Curtiss H-75A n° 154
GC II/5 1ère escadrille
Casablanca, 1942.

Curtiss H-75A n° 249
Adjudant-chef Raymond Delannoy
GC II/5 2e escadrille
Casablanca, 1941.

© P-A. Tilley - 2003

Casablanca

Le Martin 167F n° 201, avion habituel du commandant de l'escadrille 3B, le lieutenant de vaisseau Hardy, qui sera abattu et tué par la chasse américaine sur le n° 149.
La photo ci-dessus a été prise plusieurs mois avant ces événements.
(SHAA)

« La piste a reçu des bombes en plusieurs endroits et je réussis néanmoins à décoller entre deux passes de mitraillage. Pour éviter les chasseurs US, j'effectue un long trajet au ras des arbres, vers le nord, avant de revenir survoler l'aérodrome vers 2 000 mètres. Apercevant une patrouille de quatre chasseurs (j'ai su par la suite que c'étaient des Wildcat), j'attaque le dernier dans une position idéale : trois-quarts arrière et en léger piqué. Je le touche sévèrement à hauteur du poste de pilotage, du moteur et du plan droit. L'appareil désemparé part en piqué accentué sur la droite. Je n'ai pas le loisir de suivre sa chute. Je remonte pour attaquer le chef de la patrouille par dessous. Je le touche d'une courte rafale, sans pouvoir juger du résultat, n'ayant plus de vitese. Il ne me reste alors qu'à rompre le combat.

« J'ai été alors durement pris à partie par un groupe de chasseurs ennemis venant de plus haut, et touché à plusieurs reprises. Un nuage providentiel m'a alors accueilli. Nuage, hélas, peu épais, dont je suis sorti à plusieurs reprises et, toujours poursuivi, je suis arrivé au bout du nuage. Plongeant brutalement vers le sol, je me suis (ouf !) retrouvé seul. En retour en altitude vers l'aérodrome et voyant celui-ci sous le feu des avions, je décide de me poser dans un champ à quelques kilomètres en vue de l'aérodrome. Atterrissage hasardeux pour un D.520, mais réussi. Je constatai alors les dégâts : plusieurs impacts de balles derrière la plaque de blindage de protection arrière du pilote, poste de radio détruit – aucune importance étant donné son fonctionnement douteux – des impacts dans le plan droit, dans les boîtes à cartouches des mitrailleuses, une pale d'hélice trouée.

Trois pilotes de l'escadrille 2AC posent devant un Dewoitine à Port-Lyautey début 1942.
De gauche à droite : premier maître Moulinier, premier maître Billotet et second maître Brun; faisant le beau, Kim, le chien du lieutenant de vaisseau Lainé.
(SHAA)

« J'ai lu quelque part que le Dewoitine était surclassé par le Wildcat. Pour ma part, je dis non. Le D.520 était un avion robuste et sûr, mais aussi bien armé. J'avais une confiance entière dans cet avion. Bien sûr, le Wildcat était plus manœuvrant, parce que moins rapide et ayant davantage de surface portante. Il suffisait de ne pas se laisser prendre à sa manœuvre. »

Il semble que deux et peut-être trois D.520 aient pu prendre l'air dans des conditions délicates, au milieu des explosions dont le souffle brûlant fait faire des embardées difficiles à contrôler. Le rassemblement au-dessus du terrain étant impossible, chaque pilote part au combat de manière individuelle.

Le premier maître Moulinier est attaqué par un F4F dont une rafale fait voler sa radio en éclats. Le Français se réfugie dans un nuage. Lorsqu'il en émerge, il se retrour aux côtés d'un autre Dewoitine qu'il reconnaît aussitôt, car il s'agit de celui du commandant de la flottille, le lieutenant de vaisseau Folliot. Sa radio étant en panne, c'est par signes que celui-ci montre le chemin à Moulinier pour aller mitrailler les plages de débarquement. Moulinier pique le premier à travers un rideau de DCA. Quand il redresse, Folliot a disparu. Personne ne le reverra jamais et son sort reste un mystère, même s'il est vraisemblable qu'il a été descendu par l'artillerie anti-aérienne de la marine américaine.

Mouliner se dirige ensuite vers Port-Lyautey où il espère récupérer quelques équipiers. Cependant, les seuls avions qu'il aperçoit sont quatre Wildcat qui tournent en rond au-dessus de l'aérodrome. Trop occupé à regarder ce qui se passe sous lui, le dernier Wildcat de la formation ne voit pas le Dewoitine fondre sur lui. En deux courtes rafales, Moulinier l'envoie en flammes percuter le sol. C'est la seconde victoire aérienne du premier maître Robert Moulinier, la première ayant été revendiquée le 21 mai 1940 alors qu'il pilotait un... Loire-Nieuport 401 de l'escadrille de bombardement en piqué AB2 ! Quelques minutes plus tard, il se fraye un chemin entre deux attaques et se pose sur la piste de secours en herbe où plusieurs avions sont déjà dispersés.

En entendant les premières explosions, le second maître Guyot, qui est rentré depuis un bon moment de sa mission matinale, court vers le chasseur le plus proche et tente de décoller depuis la piste en herbe. Une bombe tombe à proximité et retourne le D.520 comme une vulgaire crêpe, heureusement sans mal pour le pilote.

Après l'attaque, la 1F reçoit l'ordre de se desserrer sur le terrain de Sidi Yahia, un terrain auxiliaire dont l'aménagement n'est pas achevé et dont l'emplacement est si secret que la plupart des pilotes ignorent où il se trouve. Comme il a beaucoup plu les jours précédents et que les drains n'ont pas été posés, la piste présente toutes les caractéristiques d'un marécage boueux. Pas étonnant que, dans ces conditions, sur six D.520 repliés, un seul réussisse à atterrir sans casse, les autres terminant sur le dos, en pylône ou en carrousel. Quatre autres les rejoignent un peu plus tard dans la matinée, dont deux subissent un sort identique. Le projet de replier le reste de la flottille ainsi que la 3F doit être abandonné et la Marine est contrainte de chercher un autre terrain de desserrement.

En l'espace de deux heures, la 1F a perdu la bagatelle de onze appareils. Mais, la journée ne fait que commencer...

L'ATTAQUE DE PORT-LYAUTEY

L'attaque de l'aérodrome de Port-Lyautey, où stationne la flottille de chasse 1F de l'Aéronautique navale, a été photographiée par le second maître Roquin à l'aide d'un appareil Altiphote.
Les clichés ne sont pas d'une grande qualité sur le plan photographique, mais ce sont des documents tout à fait exceptionnels.
(Collection amiral Mauban)

LE RESTE DE LA JOURNÉE

Tandis que les premières formations américaines et françaises en décousent, le mitraillage des plages de débarquement incite l'amiral Kelly, qui commande l'escadre de l'US Navy affectée à la *Task Force* occidentale, à réclamer une couverture aérienne. Pour assurer cette mission, huit F4F de la VF-41 et huit de la VF-9, sous les ordres du *Lieutenant* Wordell, décollent du *Ranger* à 07h07.

À 08h25, un détachement naval français, comprenant un croiseur, quatre destroyers et quelques autres bâtiments, appareille du port de Casablanca en direction de Fédala. Il est immédiatement attaqué par les Wildcat qui mitraillent tous les navires. En deux passes, les chasseurs américains déclenchent deux débuts d'incendie, mais le *Lieutenant* Wordell est atteint par la DCA et doit se poser en catastrophe dans un champ de blé. Les bâtiments français font demi-tour, non sans essuyer quelques bombes de SBD, dont un est abattu (l'équipage sera repêché en mer par un navire US).

Trois autres F4F de la VF-9 sont lancés à 09h45 pour patrouiller le secteur entre Fédala et Port-Lyautey. Au-dessus de cette dernière ville, ils repèrent un bimoteur volant vers le nord à 1 200 mètres d'altitude. Ils le rattrapent sans mal et le *Lieutenant Commander* J. Raby incendie le moteur gauche de l'avion identifié comme étant un LeO 45. L'*Ensign* M.J. Franger prend le relais et met en feu le moteur droit. Le bombardier pique vers la mer et explose. Aucun LeO 451 n'a été perdu dans ces conditions et la seule explication plausible repose sur une possible confusion tragique. En effet, dans la matinée, quatre Hudson du N° 233 *Squadron* ont décollé de Gibraltar pour effectuer des patrouilles anti-sous-marines au large de Casablanca. Aucun ne rentrera. On ignore toujours la cause de leur disparition. Si les mauvaises conditions météorologiques ont pu être à l'origine de leur perte, on ne peut écarter l'hypothèse que l'un d'entre eux a été pris pour un avion français par des pilotes américains peu observateurs. D'ailleurs, un avion bidérive peint en blanc tombe à 11h45, victime des *Lieutenant* Johnson et *Ensign* Henderson de la VGF-27, qui ont revendiqué un LeO 45. Nul doute qu'il s'agisse là d'un des quatre Hudson du N° 233 *Squadron*.

Vers 10h00, le croiseur *Primauguet*, qui tente une sortie, est aussitôt la cible de quinze SBD de la VS-41 emmenés par le *Lieutenant Commander* L.P. Carver. Seul le *Lieutenant (jg)* White est crédité d'un coup au but, ce qui n'empêche nullement le croiseur de faire feu sur le *Massachussets*.

D'autres bombardiers en piqué, appartenant probablement à la VGS-26 du porte-avions *Sangamon*, sont interceptés au-dessus du port de Casablanca par huit H-75A du GC I/5 partis mitrailler les plages de Fédala. Deux SBD sont revendiqués par la DCA, mais les autres échappent aux Curtiss.

À 10h45, sept F4F de la VF-9 commandés par le *Lieutenant* Winters décollent pour mitrailler Port-Lyautey. Ils aperçoivent sept D.520, apparemment en train de faire les pleins, et les incendient tous les sept. Lors de son second passage, l'*Ensign* T.M. Wilhoite est touché par la DCA. L'épave de son F4F « 9-F-10 » s'éparpille sur plusieurs dizaines de mètres. Trois autres Wildcat sont endommagés et Winters est blessé par des éclats de sa verrière à la main et à la jambe.

Parti en reconnaissance au-dessus de Fédala depuis 11h00, le lieutenant Paul Boudier du GC II/5 endommage un hydravion de surveillance américain qui lui échappe en piquant au ras de vagues pour trouver protection derrière le rideau de la DCA de son escadre.

Tandis que les neuf LeO 451 disponibles du GB I/23 quittent Marrakech pour se réfugier à Sidi Zouini, sans avoir effectué la moindre sortie, sur le terrain de Meknès, le GB II/23 prépare sa première mission. À 12h35, dix LeO 451 de ce groupe, deux DB-7 du GB I/32 (n° 78, lieutenant Perseval, et n° 125, lieutenant de Penfentenyo), ainsi que neuf Curtiss du I/5 et quatre du II/5, font leur jonction pour une mission commune au-dessus des plages de Fédala et contre les colonnes motorisées montant sur Pont-Blondin. La mission se déroule sans encombre et tous les appareils regagnent leur base d'origine.

Huit F4F de la VF-41, en patrouille au-dessus du *Ranger*, reçoivent l'ordre d'intercepter les bombardiers français.

Toutefois, ceux-ci sont déjà loin quand ils arrivent sur les lieux, aussi le *Lieutenant* K.G. Hammond décide-t-il de pousser jusqu'à Casablanca, poursuivant, sans le savoir, les deux DB-7 du I/32 qui viennent juste de s'y poser. Quand ils arrivent au-dessus du terrain, ils comptent une douzaine d'avions, certains parqués, d'autres en train d'être ravitaillés. Leur attaque est, une nouvelle fois, dévastatrice. Les DB-7 n° 56, 59 et 80, chargés de bombes, explosent et un quatrième, le n° 78, subit un début d'incendie rapidement circonscrit.

À 13h30, le capitaine Goudet du GB II/32 effectue à bord du DB-7 n° 52 une reconnaissance entre Agadir et Sidi Ifni qu'il mène à bien sans histoire.

Dès la fin de la matinée, le potentiel des unités basées sur la côte nord du Maroc s'est brutalement effondré. Le GB I/22 ne peut aligner qu'un seul avion en état de vol; le personnel est replié sur Oued Zem où l'état-major lui a promis de lui envoyer quelques avions en remplacement.

Les GC I/5 et II/5 n'ont respectivement que cinq et quatre Curtiss disponibles. Comme si les durs combats du matin n'ont pas été suffisamment meurtriers pour le GC II/5, ce groupe perd un sixième pilote à la suite d'un accident. Vers 15h00, plusieurs pilotes sont désignés pour mettre à l'abri une partie des D.520 à Médiouna. Le sergent-chef Bouhy, peut-être mal habitué à ce nouvel avion ou victime d'une panne, décolle avec l'hélice au grand pas. Le D.520 « 23 » décroche, touche une baraque du bout de l'aile et s'écrase en bordure de piste, entraînant son pilote dans la mort.

Le GB I/32 ne peut plus compter que sur trois DB-7, mais vers 15h00, le personnel a le plaisir de voir arriver les DB-7 n° 51 et 68, provenant du GB II/63 et envoyés au Maroc par le général Gama, commandant l'Air en AOF. Ces appareils, destinés à l'origine à la transformation de ce groupe à Thiès (Sénégal), ne sont pas armés, mais ils permettent au groupe de disposer de cinq appareils pour effectuer son repli sur Médiouna vers 18h00. Le groupe passe la nuit à Médiouna, attendant les DB-7 annoncés par le parc 94 de Casablanca.

La flottille 1F, dont le commandement est désormais assuré par le lieutenant de vaisseau Faivre, ne dispose plus que de neuf Dewoitine 520 sur les vingt-sept en compte à l'aube. Ces appareils sont repliés sur Meknès à partir de 18h00.

La flottille 3F est réduite à deux M.167F armés et disponibles, trois non armés et disponibles et un armé et indisponible. Désormais sous les ordres du lieutenant de vaisseau Simon, elle met ses deux M.167F armés à la disposition du GB II/23. Dans la nuit, les appareils détachés à Agadir rejoignent Meknès, mais équipés pour la grande reconnaissance, ils sont dépourvus de lance-bombes.

Page opposée

En haut :
victime de l'absence de drainage du terrain de Sidi Yahia, l'enseigne de vaisseau Mauban termine son atterrissage sur le dos, fort heureusement sans gravité pour le pilote.
(Photo amiral Mauban)

Au milieu :
à Meknès au matin du 8 novembre, le personnel du GB II/23 s'est réuni autour du commandant Vénot pour discuter de la situation.

En bas :
départ vers midi de la deuxième mission du GB II/23 auquel participe le LeO 451 n° 422 du lieutenant Cattella, commandant la 3e escadrille, que l'on voit ici au roulage.
(Collection J. Mutin)

SAFI

Les débarquements secondaires à Safi sont couverts par l'*Air Group* inexpérimenté du *Santee*, commandé par le *Lieutenant Commander* Joseph « Joe » A. Ruddy. Peu avant le lever du soleil, cinq F4F de la VGF-29 décollent sous les ordres du *Lieutenant Commander* P.P. Blackburn. Au moment de rentrer, le système d'aide à la navigation du porte-avions tombe en panne, privant les cinq pilotes d'un guidage qui s'avère pourtant d'autant plus indispensable qu'un fort courant marin a fait dériver le bâtiment. À court d'essence, Blackburn doit amerrir (il sera récupéré cinquante-six heures plus tard, à la limite de l'épuisement, dans son canot) et ordonne à ses équipiers d'aller se poser sur la terre ferme avant qu'il ne leur arrive pareille mésaventure. Les quatre pilotes choisissent de se rendre à Mazagan. À cinq kilomètres de l'aérodrome, l'*Ensign* Paterson épuise sa dernière goutte de carburant et tente de se poser sur une route; il heurte un arbre et termine sa course sur le dos. Il s'en sort sans une égratignure et est fait prisonnier par des troupes marocaines alors qu'il tente désespérément de mettre le feu à ses réservoirs vides.

Sur les trois Wildcat qui atteignent Mazagan, deux capotent sur la piste détrempée. L'*Ensign* VanVranken se retrouve dans une position très inconfortable, son avion le ventre en l'air et lui, la tête enfoncée dans une mare de boue. L'officier français qui commande le petit terrain de Mazagan se montre fort coopératif en aidant les pilotes américains à incendier leurs avions. Quant à VanVranken, tiré de sa fâcheuse posture, il injurie copieusement ses camarades qui ont d'abord songé à mettre le feu à leurs appareils avant de venir s'occuper de lui !

D'autres soldats français, qui se présentent sur l'aérodrome, se montrent moins courtois et moins coopératifs. Ils enferment les pilotes et l'officier français dans la prison locale, dont ils ne sortiront que trois jours plus tard.

« Joe » Ruddy n'hésite pas à payer de sa personne. Il décolle à 11h00 à bord de son TBF-1 et passe huit heures à ses commandes (avec un ravitaillement intermédiaire) pour servir de relais radio entre les troupes au sol et le *Santee* et pour maintenir une surveillance permanente du secteur. Prévoyant, Ruddy emporte avec lui un poignard, deux ou trois pistolets, un fusil de chasse, une carabine, un garrot, un sac marin rempli de denrées diverses (chewing-gum et Coca-Cola ?), un appareil photo et une paire de jumelles... Le lendemain, il patrouillera pendant neuf heures, ce qui lui vaudra le sobriquet de *Galopping Ghost of the Morrocan Coast* – le spectre galopant de la côte marocaine ! Son TBF ayant été endommagé par la DCA française, il prendra tout juste le temps d'apponter pour changer d'apareil avant de conduire lui-même une attaque sur Marrakech.

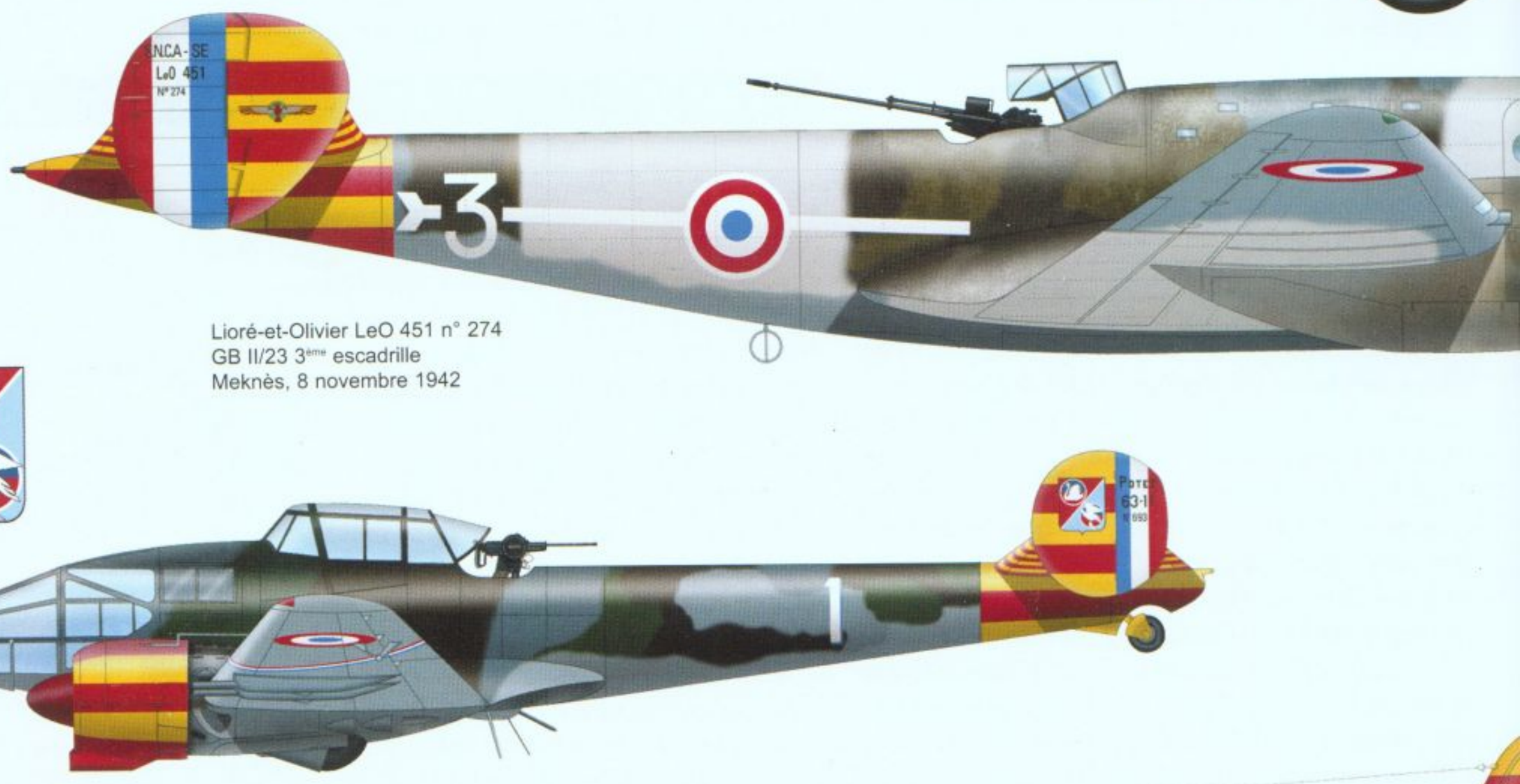
Dans l'après-midi, un SBD du *Santee* bombarde le terrain de Marrakech sans en avoir reçu l'ordre, ce qui ne fait qu'aviver l'esprit de résistance des Français.

De leur côté, ceux-ci ne sont ps restés inactifs. À 16h00, le Potez 63.11 n° 693 du GR I/52, commandé par le capitaine

L'épave du Potez 63.11 n° 693 du capitaine Grimal, commandant la 1ère escadrille du GR I/52, abattu par la DCA près de Safi vers 17h15 le 8 novembre.
L'avion porte le « 1 » classique des chefs d'escadrilles, mais pour une raison inconnue, il arbore également le double insigne sur la dérive.
(Archives Aéro-Journal)

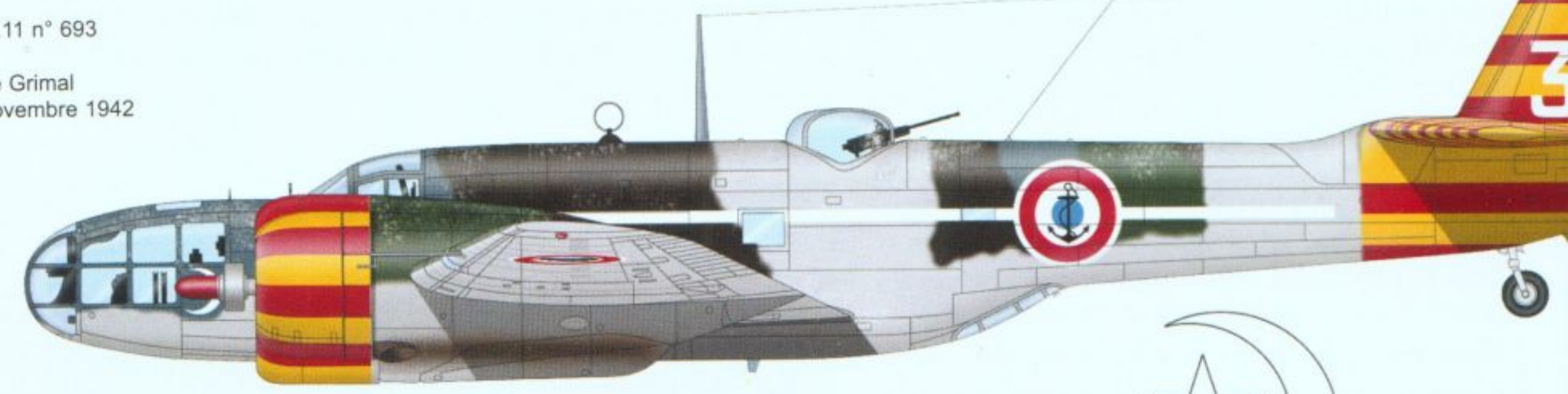
Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 457
GB I/22 1ère escadrille
Rabat-Salé, 8 novembre 1942.

Le nom
ARCTURUS
figurait en noir sur le nez

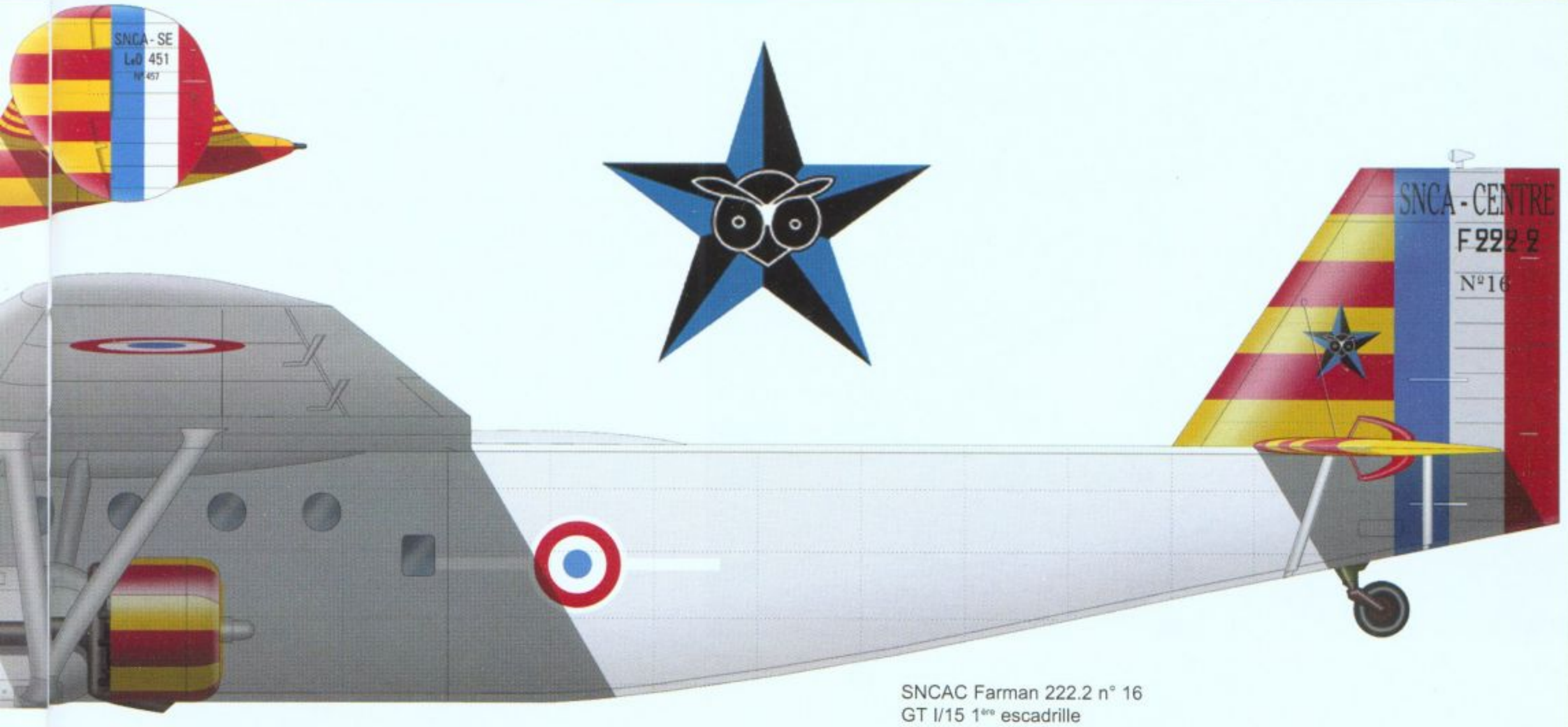


Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 274
GB II/23 3ème escadrille
Meknès, 8 novembre 1942

Potez 63.11 n° 693
GR I/52
Capitaine Grimal
Safi, 8 novembre 1942

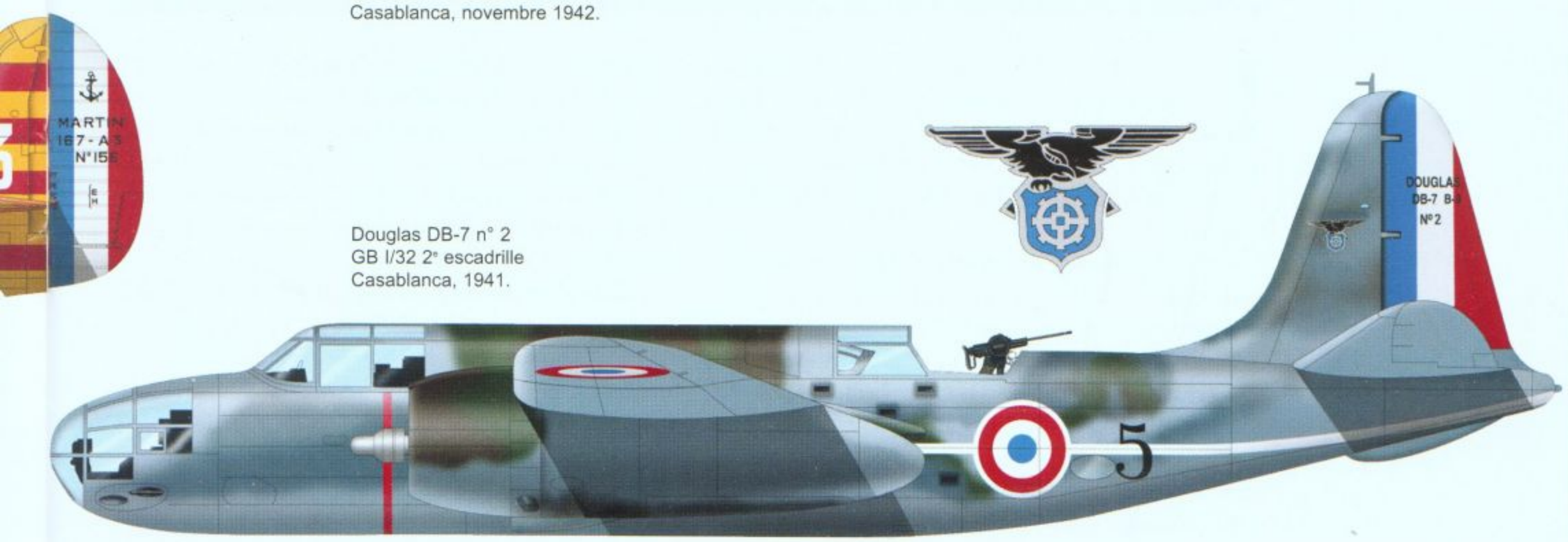


Martin 167F n° 156
Escadrille 3B
Port-Lyautey, fin 1941.



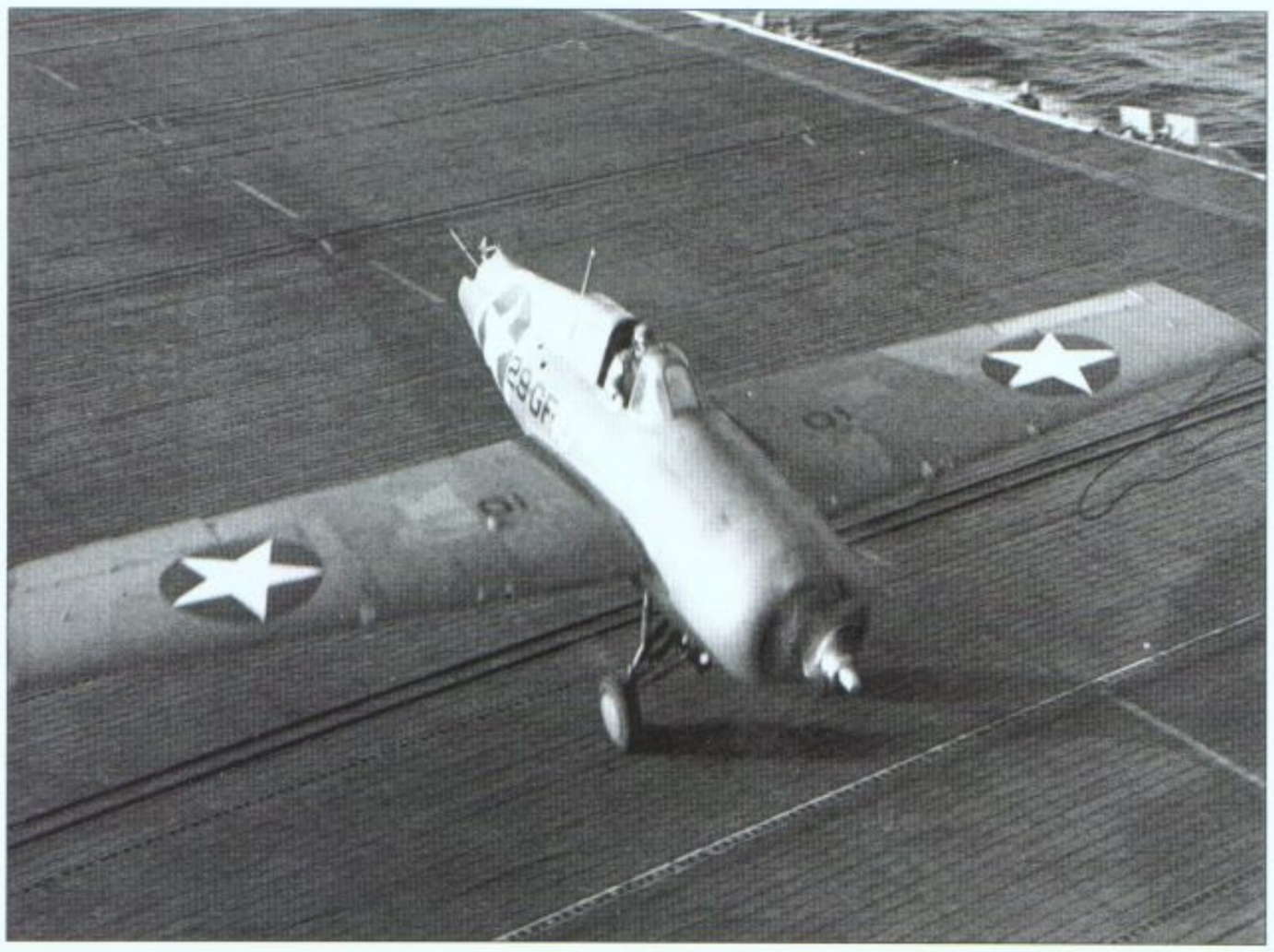
SNCAC Farman 222.2 n° 16
GT I/15 1ère escadrille
Rabat-Salé, 8 novembre 1942.

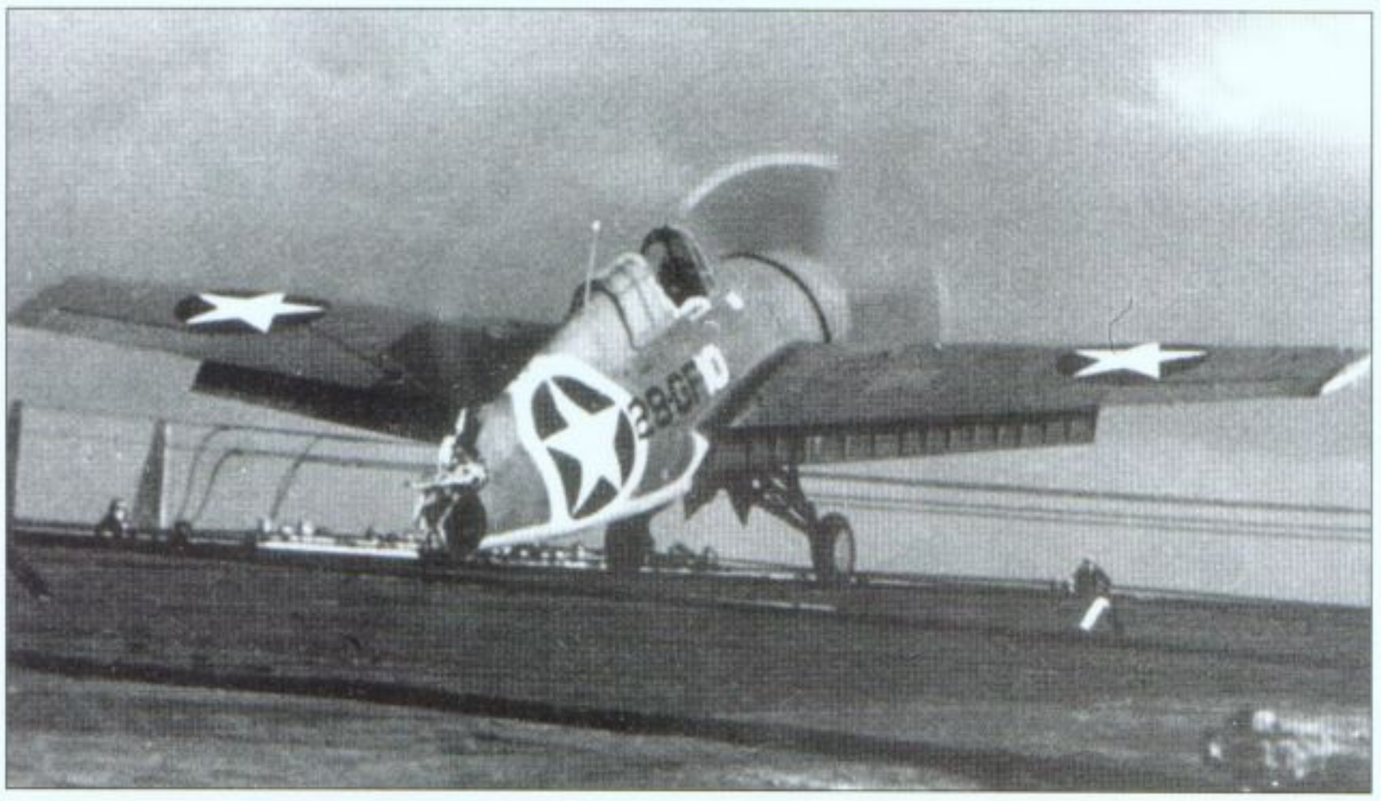
Douglas DB-7 n° 91
GB I/32 1ère escadrille
Casablanca, novembre 1942.



Douglas DB-7 n° 2
GB I/32 2e escadrille
Casablanca, 1941.

© P-A. Tilley - 2003





Grimal, décolle pour une reconnaissance au-dessus des plages de Safi. Touché par la DCA américaine, il se pose sur le ventre à 17h15, à deux kilomètres au nord-est de la ville. Grimal et les deux autres membres de l'équipage (adjudant Rotté et sergent-chef Tancarrère) s'en sortent avec de légères contusions.

La journée s'achève par une reconnaissance entreprise à 18h30 par le DB-7 n° 99, commandé par le lieuteant Deveille du GB II/32. Il survole un secteur compris entre Agadir et Mogador et aperçoit un sous-marin au large de Tafelney. Il rentre à 19h40.

Qui a coupé la queue du « chat sauvage » ?
Les pilotes du *Santee* comptent parmi les plus inexpérimentés de la *Task Force* occidentale. Cela se traduira par de nombreux incidents et accidents, comme celui-ci, plus spectaculaire que grave. L'*Ensign* Joe Gallano s'en tirera avec quelques légers bobos. Le destin de l'avion, lui, est scellé !
(US Navy)

LUNDI 9 NOVEMBRE 1942

LE LENDEMAIN, 9 novembre, les combats reprennent de plus belle. Si l'aviation française a été considérablement secouée, en particulier sur la côte nord (Casablanca, Rabat et Port-Lyautey), elle n'en demeure pas moins un adversaire avec lequel les Américains doivent compter.

Le GB I/22, qui a particulièrement souffert, reçoit en début de matinée le renfort promis de cinq Martin 167F en provenance de Rabat et de quatre LeO 451 de Fès.

À 06h30, le GB II/32, qui a été tenu à l'écart des événements de la veille, envoie deux avions pour bombarder les plages de Safi. Le DB-7 n° 24 (lieutenant Bougain) est contraint de rebrousser chemin à 40 km de son objectif en raison d'une panne au moteur droit. Il largue ses huit bombes de 100 kg en mer et retourne à Agadir. Le DB-7 n° 48, qui a été chargé de 16 bombes de 50 kg, bombarde le navire *Petite Darse* à basse altitude. Alors qu'il reprend de l'altitude pour éviter une falaise, il est cueilli par un obus de la DCA du *Lakehurst*. Il s'abat dans un champ en friche et, comme toutes ses bombes n'ont pas été larguées, il explose au contact du sol, entraînant dans une mort instantanée les capitaine Paul Goudet, sergent-chef Prévost et sergent Fruchart. Le II/32 reçoit alors l'ordre de replier ses avions sur Ben Guerir; trois restent cloués par le mauvais temps à Marrakech.

Au même moment, cinq Curtiss du II/5 (lieutenants Rubin et Boudier, adjudants-chefs Gras et Verrier et sergent Lavie) mitraillent des chalands de ravitaillement et des transports de troupes entre Fédala et Pont-Blondin. Quelques barges vides sont criblées de balles, mais les Curtiss aussi, par une batterie très active installée à Bouznika. Incapables de retrouver le terrain de Sidi Rahal, les cinq pilotes vont se poser à Médiouna.

Après une reconnaissance infructueuse tentée par le lieutenant Ducru, le GR I/52 se transporte sous de violentes

LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES DISPONIBLES AU MAROC LE 9 NOVEMBRE À 10 HEURES

GC I/5	15 H-75A	Cne Monraisse	Rabat
GC II/5	9 H-75A	Lt Trémolet	Sidi Rahal
	8 D.520		Médiouna
	3 D.520		Meknès
GB I/22	4 M.167F	Cdt Breyton	Oued Zem
	3 LeO 451		
GB I/23	9 LeO 451	Cdt Frandon	Sidi Zouini
	2 LeO 451		Marrakech
GB II/23	11 LeO 451	Cdt Vénot	Meknès
GB I/32	5 DB-7	Cdt Baland	Médiouna
GB II/32	7 DB-7	Cdt Besnard	Ben Guerir
GR I/52	6 Pz 63.11	Cdt Emery	Chichaoua
Flottille 1F	9 D.520	LV Faivre	Meknès
Flottille 3F	5 M.167F	LV Simon	Meknès

Une vue du pont de l'USS *Santee* (CVE-29) la veille des opérations au large de Safi, avec, au premier plan, les SBD-3 de la VGS-29. (US Navy)

trombes d'eau, avec ses six Potez 63.11 disponibles et son Potez 540 de liaison, sur le terrain de Chichaoua, près de Marrakech.

À 07h30, dix LeO 451 du GB II/23 s'envolent de Meknès. Ils prennent au passage deux M.167F de la 3F et trois DB-7 du GB I/32, puis quinze H-75A du GC I/5 qui les attendent à la verticale de Tiflet. L'expédition met ensuite le cap sur l'embouchure de l'oued Nefifik, entre Fédala et Pont-Blondin. Après un bombardement en altitude, au cours duquel le capitaine Fourniol (I/32) encadre le croiseur *Brooklyn* et un LeO 451 du II/23 est légèrement endommagé par la DCA, la formation fait demi-tour [2].

Il est 09h15 lorsque surgissent huit Wildcat de la VF-9 qui se trouvaient en patrouille au-dessus de Fédala. Bénéficiant de l'avantage de l'altitude et d'une couche nuageuse qui les dissimule pendant leur approche, les Américains peuvent se mettre en bonne position derrière les Curtiss sans être découverts.

Le *Lieutenant Commander* John Raby attaque le chef de la seconde section dans ses six heures et ouvre le feu à moins de 150 mètres. Touché, le Curtiss grimpe dans un nuage et disparaît. Raby s'y engage à sa suite et, au sortir du banc, il se retrouve nez à nez avec un autre Curtiss qui, en manœuvrant, offre son flanc aux six mitrailleuses du Wildcat. À moins de 70 mètres de distance, les balles de 12,7 font des dégâts au niveau du moteur et de l'habitacle. Un incendie éclate et le Curtiss explose en plein vol quelques secondes plus tard.

L'*Ensign* Marvin J. Franger attaque un Curtiss de face et tire à bout portant. L'*Ensign* A.S. Martin lui prête main forte et touche le Français sous le fuselage. Le Curtiss plonge en feu vers le sol. Pour échapper à un assaillant, le *Lieutenant* Kenan C. Childers Jr se met en autorotation serrée dont il sort à 300 mètres du sol. Un virage court lui permet de revenir derrière le Curtiss. Sévèrement touché, l'avion français part en vrille, traînant derrière un panache de fumée noire. Il s'écrase sur la terre ferme, sans exploser ni même prendre feu. Le pilote est resté dans l'appareil. L'*Ensign* Louis A. Menard évite l'attaque de trois Curtiss et parvient à se glisser dans la queue du dernier. Il le touche près du poste de pilotage et à l'empennage. L'appareil en flammes s'écrase au sol. Le *Lieutenant (jg)* Harold E. Vita poursuit un avion ennemi qu'il réussit à atteindre au moment où celui-ci grimpe en virant sur sa gauche. Le Curtiss prend instantanément feu et disparaît dans les nuages.

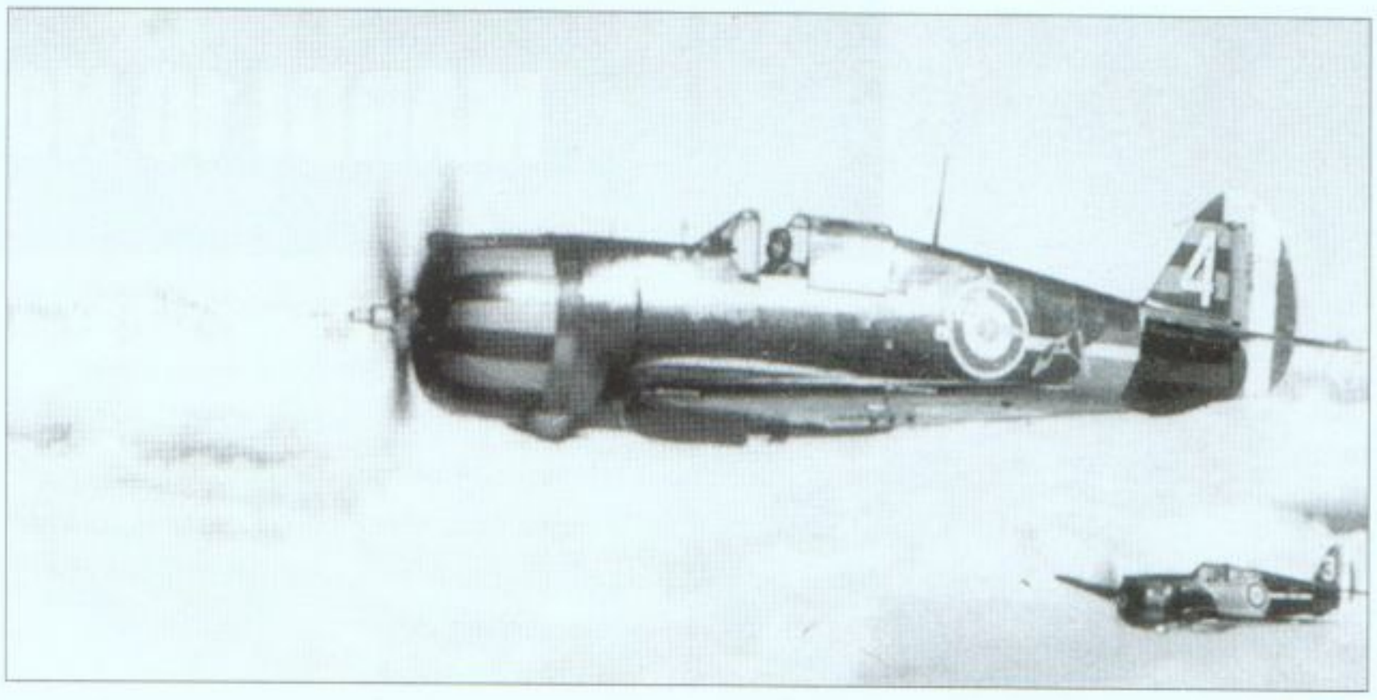
La VF-9 se voit homologuer cinq victoires confirmées (Raby, Franger, Childers, Menard et Vita) et quatre probables (aux quatre premiers nommés). Cinq minutes après ce combat à sens unique, le « 9-F-8 » de l'*Ensign* C.W. Gerhardt quitte brusquement la formation, le flanc droit couvert d'huile et se pose en mer, où un destroyer recueille le pilote sain et sauf.

Le GC I/5 perd quatre H-75A, entraînant la mort des lieutenants Yves Le Calvez et Maurice Le Blanc. L'adjudant-chef Georges Tesseraud est gravement brûlé, tandis que le lieutenant Camille Plubeau réussit à regagner Rabat où il effectue un atterrisage de fortune, train rentré.

L'adjudant Jérémie Bressieux, appartenant à la patrouille Plubeau-Tesseraud, repère le premier les Wildcat, dont il réussit à éviter l'attaque en piquant vers le sol. Il engage ensuite un combat tournoyant avec un F4F qu'il touche et qu'il voit se poser sur la plage près de Fédala (peut-être celui de Gerhardt ?). C'est la seule victoire revendiquée par les Français au cours de cet engagement et la toute dernière de l'armée de l'Air de l'armistice.

À 13h00, treize Wildcat de la VF-9 décollent à nouveau en direction du terrain de Médiouna. Ils y dénombrent une quinzaine de monomoteurs et cinq ou six bombardiers moyens du type DB-7. En effet, y stationnent, outre les cinq

Le sous-lieutenant Georges Baptizet, l'un des grands as du GC II/4 en mai-juin 1940, survole la côte marocaine à bord de son Curtiss H-75A n° 253.
Affecté au GC I/5 après la dissolution de son groupe d'origine, il n'en a pas moins conservé l'insigne du « Petit Poucet » sous le pare-brise. (Archives Aéro-Journal)



[2] Dans l'appareil de la 3e escadrille touché par la DCA, un éclat d'obus déclenche l'ouverture du parachute du mitrailleur, le sergent-chef Caspar, qui meurt étouffé par la toile.

En haut :
le lieutenant Camille Plubeau du GC I/5 contemple l'épave de son Curtiss. Une balle de 12,7 mm a touché de plein fouet la bouteille d'oxygène qui a explosé.
On distingue l'insigne du « Petit Poucet » sur le capot.

Ci-dessus :
deux Curtiss H-75A de la 3e escadrille du GC II/5 repliés à Fès le 11 novembre 1942.
(Collection J. Mutin)

derniers DB-7 du GB I/32, un M.167F d'origine inconnue, quatre H-75A et cinq ou six D.520 du GC II/5. Par chance, une heure plus tôt, les autres appareils de ce groupe ont rallié Sidi Rahal. Malgré la DCA, les Américains exécutent plusieurs passes et détruisent tous les avions repérés, à l'exception de trois chasseurs. Ils ont visé juste : le GC II/5 perd deux H-75A et quatre D.520, le GB I/32 trois DB-7 (n° 11, 65 et 87), qui sautent avec leurs bombes, et deux autres (n° 51 et 68) impitoyablement incendiés, sort également réservé au Glenn inconnu.

Au cours de son quatrième ou cinquième passage, le *Lieutenant* Edward Micka fait exploser le DB-7 n° 87, dont les débris heurtent son F4F. L'avion percute au sol et l'aviateur américain sera enterré sur place par les Français avec les honneurs militaires.

Deux pilotes convoyeurs, les lieutenants Chantèrce et Perseval, venus livrer deux DB-7 au I/32, apercevant le terrain en feu, s'en retournent aussitôt d'où ils sont venus, Marrakech, où leurs appareils seront incendiés par la chasse américaine deux heures plus tard !

Quatre SBD de la VS-41 viennent, moins d'une heure plus tard, achever la besogne des chasseurs, rendiquant cinq chasseurs détruits au sol.

Dans la soirée, le personnel du I/32 est replié sans avion sur Khouribga, où il attendra en vain l'arrivée de six DB-7 promis par le dépôt de stockage de Meknès.

À 14h55, neuf Wildcat de la VF-9 prennent l'air pour mitrailler des colonnes motorisées près de Port-Lyautey. Le *Lieutenant (jg)* Amesbury, en queue de la formation, disparaît sans que personne ne l'ait vu tomber, vraisemblablement victime de la DCA française.

À 15h00, le lieutenant Boudier du GC II/5, devenu le grand spécialiste de la reconnaissance solitaire, survole la zone des combats entre Casablanca et Fédala à bord du H-75A n° 270.

À 17h35, le *Santee* envoie tous ses appareils attaquer le terrain de Marrakech, à peu près épargné jusqu'à présent. Ils y revendiquent la destruction d'une quinzaine d'appareils au sol. Cela semble quelque peu exagéré, car seulement six avions ont été détruits, dont le Potez 63.11 n° 785 du I/52, le DB-7 n° 81 du II/32 et les deux Douglas promis au I/32. Toutefois, la destruction des avions de servitude et d'entraînement est rarement comptabilisée et peut fort bien représenter le solde.

Au cours de la journée, on a signalé à diverses reprises un « chasseur fantôme » isolé qui a mitraillé les plages les plages à Fédala et des navires au large. Des témoins ont *formellement* identifié un Messerschmitt 109 entièrement peint en noir mat. Finalement, un appareil suspect volant à basse altitude au-dessus de ce secteur est intercepté par deux Wildcat de la VF-41. Le *Lieutenant* E.W. Wood Jr ouvre le feu à 150 mètres de distance et le « chasseur fantôme » se désintègre. Il n'existe aucune perte du côté français correspondant à cet engagement particulier et le Bf 109 ne dispose pas d'une autonomie suffisante pour opérer dans ce secteur. Par contre, un Spitfire de reconnaissance photo, non armé, appartenant au N° 544 *Squadron* basé à Gibraltar et piloté par le *Flight Lieutenant* Brennan est porté disparu lors d'une mission entre Casablanca et Marrakech. Si le Curtiss solitaire du lieutenant Boudier a très bien pu donner naissance à la légende du « chasseur fantôme » (quand on vous dit que le camouflage des avions français était très foncé !), il est à craindre que le Spitfire de Brennan n'en ait été l'innocente victime !

MARDI 10 NOVEMBRE 1942

Au petit jour, les unités du Maroc sont renforcées (?) par l'arrivée de deux groupes repliés d'Algérie. C'est tout d'abord le GC III/3 qui, ayant particulièrement « trinqué » à Oran, ne peut replier que 9 D.520 sur Fès. C'est ensuite le GB I/11, ou ce qu'il en reste, soit 3 LeO 451, qui se pose à Meknès; deux appareils ont dû être laissés à La Sénia à la suite de pannes et un troisième a été abattu en cours de route par la DCA.

Quelques rares renforts sont parvenus aux unités, mas ils sont en nombre insuffisant pour compenser les pertes et les dépôts de stockage sont incapables de fournir du matériel de remplacement. Par ailleurs, le repli sur des terrains de desserrement, pour la plupart sommairement aménagés, coupe les unités de leur ravitaillement en carburant et en munitions. Il devient illusoire d'espérer poursuivre une lutte déjà inégale au-delà de quelques jours.

Curtiss P-40F-10-CU (41-14378)
33rd *Fighter Group*
Camp Cazes, 12 novembre 1942.

© P-A. Tilley - 2003

LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES DISPONIBLES AU MAROC LE 10 NOVEMBRE À 8 HEURES

GC III/3	9 D.520	Cdt Legrix de La Salle	Fès
GC I/5	15 H-75A	Cne Monraisse	Rabat
GC II/5	10 H-75A	Lt Trémolet	Sidi Rahal
	3 D.520		Meknès
GB I/11	3 LeO 451	Cdt Hamel	Meknès
GB I/22	4 M.167F	Cdt Breyton	Oued Zem
	4 LeO 451		
GB I/23	9 LeO 451	Cdt Frandon	Sidi Zouini
GB II/23	10 LeO 451	Cdt Vénot	Ras el-Ma
GB I/32	–	Cdt Baland	Khouribga
GB II/32	10 DB-7	Cdt Besnard	Ben Guerir
GR I/52	5 Pz 63.11	Cdt Emery	Chichaoua
Flottille 1F	10 D.520	LV Faivre	Meknès
Flottille 3F	6 M.167F	LV Simon	Meknès

À 06h45, une patrouille légère de la 1F s'envole pour surveiller les routes reliant Casa à Fédala. L'enseigne de vaisseau O'Neil accroche au décollage un avion parqué et termine sa course à plat ventre. Le canon se déclenche de manière intempestive et oblige les quelques badauds venus regarder le départ de leurs camarades à se jeter à plat ventre dans la boue. Secoué, mais indemne, O'Neil est remplacé par le second maître Brun, qui décolle derrière le lieutenant de vaisseau du Merle. Ce dernier est touché par la DCA près d'Aïn Sebaa et se pose dans un champ à huit kilomètres de Casa. Brun mitraille des positions d'artillerie, mais atteint à son tour, il doit se poser à Tiflet.

Une mission de reconnaissance entamée par le Potez 63.11 n° 792 s'achève tragiquement. L'appareil, déjà endommagé par la DCA de Safi, tombe sur quatre F4F de la VGF-29. L'*Ensign* Bruce D. Jaques lui donne le coup de grâce et envoie l'appareil prendre contact sans douceur avec la terre ferme. Le lieutenant Frattini, observateur, est mortellement blessé (il décèdera dans la soirée), le lieutenant Serralta, pilote, doit être amputé du pied droit et l'adjudant Martin, mitrailleur, souffre de multiples blessures.

Après une dernière sortie de reconnaissance, menée à bien par l'équipage du lieutenant Villaret (DB-7 n° 71), le GB II/32 évacue huit Douglas sur Oued Zem dans le courant de l'après-midi.

Médiouna est l'objet d'une attaque par deux Wildcat de la VF-41, pilotés par les *Lieutenants (jg)* Houston et Craig; ils revendiquent plusieurs chasseurs détruits au sol.

Le croiseur *Augusta*, pilonné depuis le port de Casablanca par le *Jean Bart*, réclame l'intervention de l'aviation. À 14h20, huit F4F de la VF-9 menés par Raby en personne décollent en direction du port et, avec l'aide d'autres F4F de la VF-41, ils attaquent le cuirassé et les batteries de DCA du port. Ils se heurtent à un violent tir de barrage qui endommage l'appareil de l'*Ensign* M.J. Franger. Aux chasseurs succèdent neuf SBD de la VS-41, commandés par le *Lieutenant Commander* Carver et porteurs d'une bombe de 1 000 livres. Deux projectiles font mouche et ouvrent une brèche dans la coque du *Jean Bart*. Quelques minutes plus tard, sept SBD de la VS-41 attaquent la batterie côtière d'El Hank à la bombe de 500 livres, atteignant leur cible à plusieurs reprises.

Un SBD du *Santee* (VGS-29), piloté par l'*Ensign* D.D. Pattie, aperçoit un bombardier de type Douglas en train de décoller de Chichaoua. Il le mitraille et incendie son moteur gauche. Il s'agit en fait du Potez 63.11 n° 793 du GR I/52.

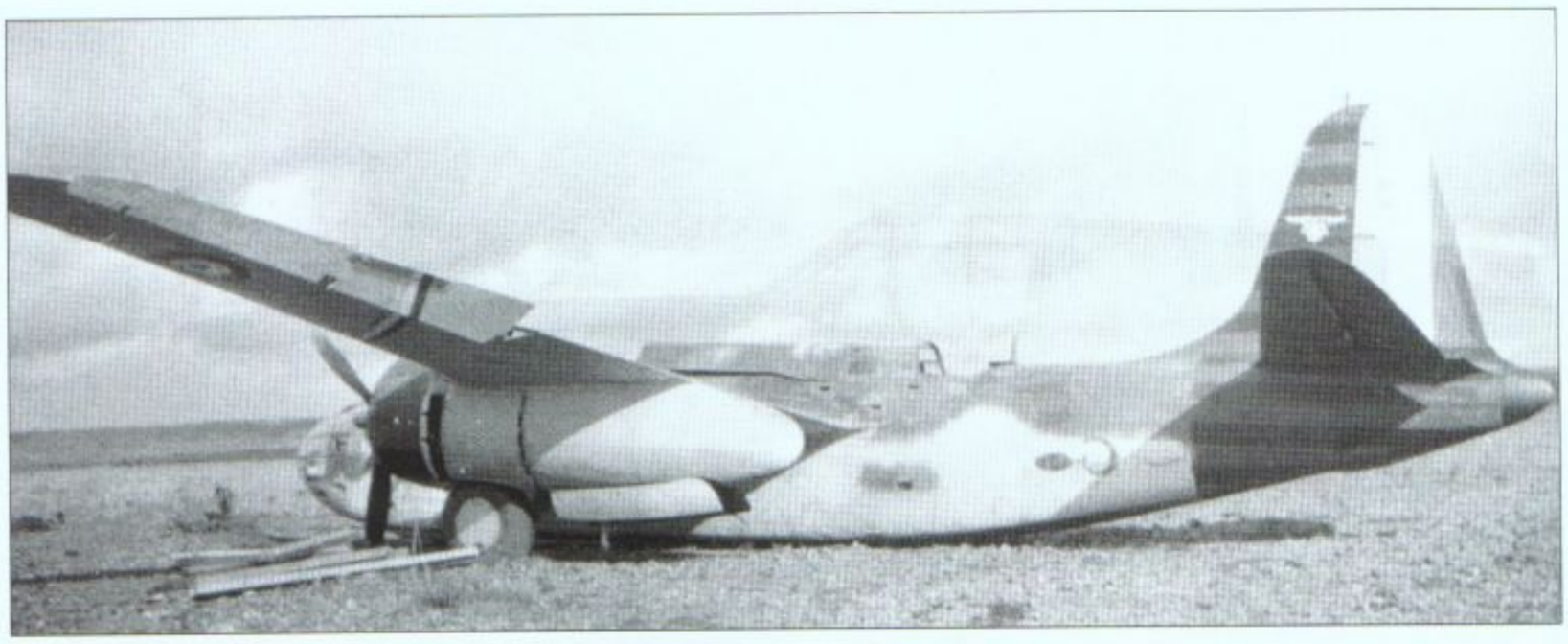
Le commandant Murtin arrive à Sidi Rahal avec un H-75A pour prendre le commandement du GC II/5. Ce groupe, replié sur Fès dans la journée, va temporairement fusionner avec le GC III/3 sous la dénomination de « groupe Engler-Tricaud ».

Dans la matinée, les premiers P-40F du 33rd *Fighter Group* décollent depuis le pont du porte-avions *Chenango*. Toutefois, la piste de Port-Lyautey est en si mauvais état – trois P-40F capotent à l'atterrissage – que l'opération doit être suspendue. Elle reprendra le 12 à destination de Camp Cazes. Sur 77 P-40F transférés, un se pose en mer, un disparaît dans le brouillard et dix-sont sont plus ou moins cassés à l'arrivée. Ces appareils n'auront pas l'occasion d'intervenir dans les opérations en cours.

Deux Wildcat de la VGF-29 en délicatesse avec leur jauge à essence décident de se poser à Safi. Huit autres, au bord de la panne, reçoivent l'ordre d'en faire autant. C'est trop tard pour deux d'entre eux : l'un doit amerrir et l'autre est évacué en vol par son pilote. Sur les six qui tentent l'atterrissage, quatre capotent sur la piste détrempée.

Un TBF du *Santee*, dont le pilote a moins de trois heures de vol sur ce type, est abattu par la DCA près de Bou Guedra, où les troupes françaises tentent de poursuivre leur progression.

À 17h45, trois Wildcat de la VGF-29, emmenés par le *Lieutenant* Brink Bass, dont un ailier est l'*Ensign* Willard E. Eder, le seul pilote de l'unité à avoir remporté une victoire dans le Pacifique (une et demie pour être précis), surgissent



Ci-dessus :
le DB-7 n° 72 de l'équipage du sergent-chef Martin du GB II/32 est accidenté à l'atterrissage à Ben Guerir le 9 novembre à la suite d'un dérapage sur la piste détrempée.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
un P-40F du 33rd *Fighter Group* vient d'être catapulté du *Chenango* à destination de Port-Lyautey, le 10 novembre. On notera que la cocarde n'était peinte que sur une seule aile.
(USAF)

à la verticale de Chichaoua et revendiquent la destruction de cinq DB-7 et d'un avion d'observation. En fait, ce sont quatre Potez 63.11 et un Hanriot 182 de liaison du GR I/52 qui s'envolent... en fumée.

Deux LeO 451 en provenance d'Istres, via Oran, se posent à Marrakech avec une précieuse cargaison de munitions de 20 mm. Un troisième les rejoint le lendemain. Les trois équipages décident d'ignorer l'ordre de revenir en métropole et de demeurer sur place. Bien leur en prendra, l'aviation de l'armistice n'ayant plus que quelques jours à vivre.

Alors que de durs combats continuent de se dérouler, notamment à Méhédiya où la Légion étrangère resiste avec acharnement, le 11 novembre en début de matinée, le général Noguès, commandant en chef des forces françaises, décide d'un cessez-le-feu. Pourtant une attaque aérienne a encore lieu postérieurement. À 08h25, un SBD et un F4F (ce dernier piloté par le *Lieutenant* Brink Bass de la VGF-29) revendiquent treize avions français détruits à Marrakech. Il semble que le malheureux GR I/52 y ait laissé les trois Potez 63.11 qui n'avaient pas pu être repliés sur Chichaoua. L'état-major américain présentera ses excuses pour cette attaque qui a été exécutée sur la seule initiative du commandant de l'unité.

Ainsi s'achèvent deux ans et demi de luttes fratricides entre Français et Alliés. Si la suite des événements intéresse nos amis lecteurs, nous les engageons à se reporter au n° 23 d'Aéro-Journal.

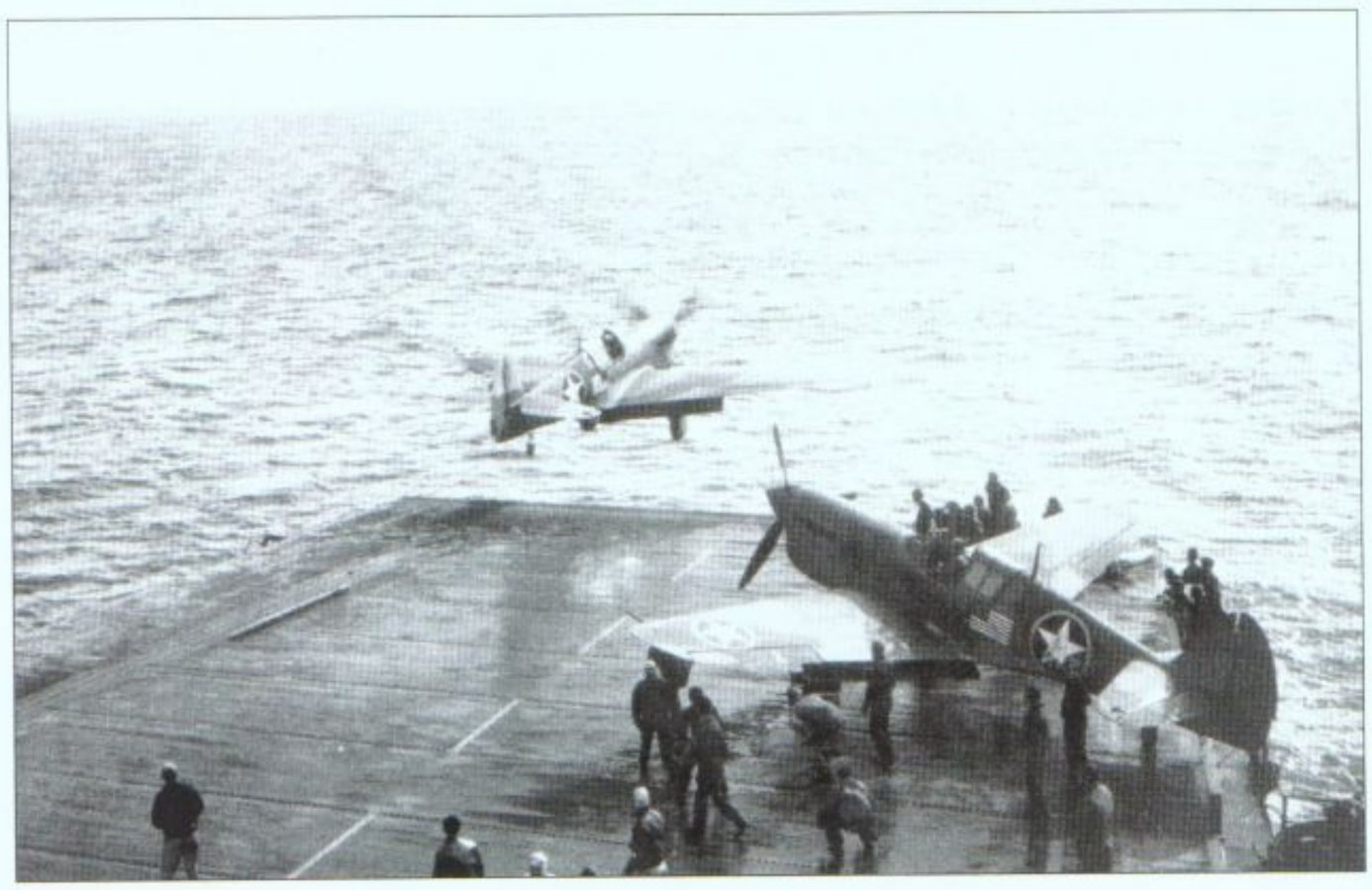
Ce « dernier baroud d'honneur », comme avait dit le commandant Tricaud, a coûté très cher à l'aviation française et beaucoup de vies humaines ont été perdues pour rien, des deux côtés.

Une fois encore, après mai-juin 1940 et la campagne de Syrie, les mitraillages au sol ont été dévastateurs, les unités françaises perdant un nombre considérable d'appareils dès le matin du 8 novembre. Peu de terrains de desserrement existaient et les rares utilisables étaient à peine aménagés, avec peu de carburant, pas d'huile et aucune réserve de munitions et de bombes. Ce n'était pourtant pas le temps qui avait manqué aux Français depuis l'armistice pour préparer des terrains de campagne – juste, peut-être, un peu de vision à long terme.

Il est quand même étonnant de constater que, malgré un état d'alerte lancé dès la veille, aucun avion n'est desserré sur les terrains et que la plupart des équipages doivent être ramassés en ville au petit jour ! Les photos prises après l'attaque de Rabat-Salé montrent les LeO 451 pratiquement aile dans aile et sur la photo de la couverture (elle est publiée tronquée), on compte quatre carcasses de Curtiss à moins de 30 mètres les unes des autres.

Au Maroc, 23 aviateurs français ont été tués ou portés disparus et au moins 10 autres blessés grièvement. Sur le plan du matériel, il est très difficile d'effectuer un recensement précis des pertes. Certains appareils, plus ou moins endommagés, ont été réparés après le retour des unités sur leur terrain d'origine. Les avions de liaison et d'entraînement et ceux affectés aux parcs ou aux ateliers n'ont pas été officiellement comptabilisés. Néanmoins, on peut chiffrer grossièrement les pertes à une bonne centaine d'avions, dont le tableau ci-dessous donne la répartition la plus précise que nous ayons pu établir.

Les pertes de l'US Navy s'élèvent à 10 tués, 12 prisonniers et 8 blessés. Les pilotes américains ont noté le manque d'agressivité de leurs adversaires. Il est certain, qu'à l'ex-



LES PERTES RECENSÉES DE L'AVIATION FRANÇAISE

Unité	*Tué(s)*	*Blessés(s) graves*	*Avions mis hors de combat*
GC I/5	2	1	6 H-75A
GC II/5	5	4	9 H-75A 1 D.520
GB I/22	-	-	9 LeO 451
GB I/23	-	-	1 LeO 451
GB II/23	1	-	-
GB I/32	-	2	12 DB-7
GB II/32	3	-	4 DB-7
GR I/52	1	2	11 Pz 63.11
GT I/15	-	-	16 Pz 29 1 F.222.2 1 F.233.3 1 F.224 3 LeO 451
Flottille 1F	1	-	19 D.520
Flottille 3F	10	1	7 M.167F

ception de quelques-uns, la plupart d'entre eux se sont montrés réticents à tirer sur des avions Américains. Mais, à partir du moment où ils avaient décollé pour une mission, il fallait tirer pour ne pas être tiré.

Les comptes rendus de l'US Navy qualifient les chasseurs français de « très Première Guerre mondiale » dans leurs tactiques de combat, trop individualistes et piètres tireurs. Il faut dire que dans ce domaine, déjà largement critiqué en mai-juin 1940, l'armée de l'Air n'a fait aucun progrès. Malgré leur faible nombre d'heures de vol, les pilotes embarqués américains ont bénéficié de l'expérience d'un an de combats dans le Pacifique, où il a fallu sérieusement peaufiner les tactiques aériennes pour survivre au redoutable « Zéro ».

Les Français ont conservé la patrouille de trois, moins maniable que le dispositif à deux avions inauguré par les Allemands et repris ensuite par les Alliés. Mais, le problème, c'est qu'une fois l'ennemi accroché, ils s'éparpillent dans tous les sens et engagent le combat individuellement, sans couverture mutuelle. Une autre explication au bilan particulièrement lourd du GC II/5 provient de la combinaison de l'armement des F4F-4 et de l'absence de blindage sur les avions français.

Moins d'un mois plus tard, l'armée de l'Air de l'armistice avait cessé d'exister. Les aviateurs français d'Afrique du Nord se préparaient déjà activement à reprendre la lutte contre le seul véritable ennemi de la France : l'Allemagne nazie. Mais, comme disait Rudyard Kipling, ceci est une autre histoire.

L'auteur tient à adresser ses plus vifs remerciements à Gérard Beauchamp et à Frank Olynyk sans l'aide desquels cet article aurait été beaucoup moins complet et précis.

On trouve de tout sur un porte-avions américain, y compris ce Piper L-4A (42-36339) baptisé « Elisabeth » qui s'apprête à décoller du pont de l'USS *Ranger*.
(US Navy)

LES VICTOIRES REVENDIQUÉES PAR L'AVIATION FRANÇAISE

8 novembre 1942		
Sgt Lavie	GC II/5	Kingfisher
Cdt Tricaud	GC II/5	Martlet
Cne Huvet		
Cdt Tricaud	GC II/5	Martlet
Cne Huvet		
Lt Villacèque	GC II/5	Martlet
Lt Legrand	GC II/5	Martlet
Lt Ruchoux	GC II/5	Martlet
A/C Delannoy	GC II/5	Martlet
Lt Abrioux	GC II/5	Martlet
Lt Le Stum		
PM Moulinier	2AC	Wildcat
SM Bédard	2AC	Wildcat
9 novembre 1942		
Adj Bressieux	GC I/5	Martlet

LES VICTOIRES REVENDIQUÉES PAR L'US NAVY

8 novembre 1942		
LCdr C.T. Booth II	VF-41	D.520 ou H-75
Ens A.B. Conner Jr	VF-41	D.520 ou H-75
Lt M.M. Furney	VF-41	D.520 ou H-75
		D.520 ou H-75
Lt(jg) G.M. Harris Jr	VF-41	D.520
Lt(jg) B.N. Mayhew	VF-41	D.520 ou H-75
		D.520 ou H-75
Ens W.W. Taylor	VF-41	D.520 ou H-75
Lt E.W. Wood Jr	VF-41	D.520
Lt(jg) C.A. Shields	VF-41	D.520
Lt(jg) C.A. Shields	VF-41	H-75
Lt(jg) C.V. August	VF-41	H-75
		H-75
Lt F.L. Palmer Jr	VGF-26	M.167
?	VGF-26	M.167 ou LeO 45
?	VGF-26	M.167 ou LeO 45
?	VGF-26	D.520
LCdr J. Raby	VF-9	LeO 45
9 novembre 1942		
LtCdr J. Raby	VF-9	H-75
Lt K.C. Childers Jr	VF-9	H-75
Ens L.A. Menard	VF-9	H-75
Ens M.J. Franger	VF-9	H-75
Lt(jg) H.E. Vita	VF-9	H-75
Lt E.W. Wood Jr	VF-41	D.520 ou Me 109
10 novembre 1942		
Ens B.D. Jaques	VGF-29	Bloch 174 ou Potez 63
Ens D.A. Pattie	VGS-29	DB-7

PERTES RECENSEES PAR L'US NAVY

8 novembre 1942				
	OS2U-3		*Massachussets*	Lt. Dougherty
VF-9	F4F-4	02023	*Ranger*	Ens. T.M.Wilhoite
VGS-27	TBF-1	00572	*Suwannee*	Lt(jg) H. Wigfall
VGS-29	TBF-1	00611	*Santee*	Ens. E.M. Lock
VGS-29	TBF-1	00624	*Santee*	Ens. C.L. Warnstaff
VS-41	SBD-3	06627	*Ranger*	Ens. Duffy
VS-41	SBD-3	06619	*Ranger*	LtCdr. Carver
VGF-29	F4F-4	11767	*Santee*	Lt. G.N. Trumpeter
VF-41	F4F-4	03461	*Ranger*	Lt. Grall
VF-41	F4F-4	04084	*Ranger*	Lt. Andrews
VGF-27	F4F-4	02113	*Suwannee*	LtCdr.T.K. Wright
VGF-29	F4F-4	03436	*Santee*	Ens. R.W. Peterson
VGF-29	F4F-4	03462	*Santee*	Ens. L. Fretwell
VGF-29	F4F-4	11743	*Santee*	Ens. E. VanVranken
VGF-29	F4F-4	11745	*Santee*	Ens. W.P. Naylor
VGF-29	F4F-4	03512	*Santee*	Ens. J.M. Gallano
VGF-29	F4F-4	03511	*Santee*	LtCdr. J.T.Blackburn
VF-41	F4F-4	11708	*Ranger*	Ens. Harris
9 novembre 1942				
VF-41	F4F-4	11765	*Ranger*	Lt. Amesbury
VGS-30	F4F-4	05035	*Suwannee*	Lt(jg) W. Sweetman
VF-9	F4F-4	11707	*Ranger*	Ens. Gerhardt
VF-9	F4F-4	11742	*Ranger*	Lt. Micka
10 novembre 1942				
VGS-26	TBF-1	00460	*Sangamon*	Lt(jg) L. Weidlen
VGS-29	TBF-1	00568	*Santee*	Ens. W.E. White
VGS-27	TBF-1	00608	*Suwannee*	Ens. R.N. O'Neil

POUR FAIRE FACE à l'insurrection malaise à la fin des années quarante, la Nouvelle-Zélande décide d'apporter sa contribution sous la forme de l'envoi d'un contingent militaire. En juillet 1951, le *A Flight* qui opérait jusqu'alors en Malaisie sur Dakota retourne en Nouvelle-Zélande, où il rejoint le *B Flight* qui se prépare à recevoir les premiers des douze Bristol Freighter Mk.31 (immatriculés NZ5901 à 5912) et les quatre Handley Page Hasting C.3 commandés par la RNZAF. Comme beaucoup de pays au début des années cinquante, la Nouvelle-Zélande a commencé à ressentir le besoin de renouveler sa flotte d'avions de transport en pourvoyant au remplacement des vénérables Dakota reçus pendant la guerre. À l'époque, ce pays du Commonwealth ne cherche pas vraiment à trouver un fournisseur autre que la Grande-Bretagne et c'est tout naturellement vers elle qu'elle se tourne. Le Freighter et le Hasting sont alors retenus.

Le premier Bristol Freighter, le NZ5902, arrive à Whenuapai le 13 décembre 1951 et dans le même temps un nouveau commandant prend la tête du N° 41 *Squadron*, le *Wing Commander* R.F. Watson. La transformation se fait lentement et les Dakota quittent l'unité progressivement. La livraison des Freighter aux Néo-Zélandais est étalée dans le temps, avec deux avions en décembre 1951, cinq en 1952, deux en 1953, deux en 1954 et le dernier le 31 mars 1955. À ce date-là, il n'en reste déjà plus que onze [1].

Pendant ce temps, l'état d'urgence est toujours en vigueur en Malaisie, même si les forces de sécurité gagnent du terrain. Cependant, le besoin d'avions de transport dans le pays est toujours d'actualité et le gouvernement néo-zélandais est une nouvelle fois sollicité. Accédant à la demande des Britanniques, ce dernier ordonne au N° 41 *Squadron* d'envoyer un détachement en Malaisie. Le 14 mai 1955, quatre Freighter atterrissent à Changi (plus tard un avion sera détaché à Kuala Lumpur avec la *British Air Supply Force*) marquant ainsi le début de la présence du Freighter dans la région, une présence qui durera plus de vingt ans. Le reste de l'escadron, demeuré à Whenuapai, devient le *Transport Support Unit* (TSU). Ses missions restent conventionnelles, mais il est aussi chargé de la transformation des équipages sur Freighter. En Malaisie, une période d'acclimatation est cependant jugée nécessaire avant que des missions puissent être effectuées. Ce rodage est rondement mené, car de vives pressions sont exercées pour l'entrée en action immédiate des Freighter au sein du FEAF *Transport Wing*. En effet, en 1955, le nombre de troupes présentes dans le pays a atteint son apogée et les besoins en soutien aérien sont considérables.

Bien que la plupart des Bristol Freighter fussent déployés outre-mer, quelques avions demeuraient en Nouvelle-Zélande pour assurer les missions domestiques. Pour avoir un vieillissement homogène de la flotte, la RNZAF procédait par roulement.
(Photos : Cliff Jenks)

[1] Le NZ5308 est victime d'un accident six minutes après le décollage de Whenuapai le 27 mai 1953. L'avion entre dans les nuages et l'avion engage un virage sur la droite, non détecté par l'équipage et viennent s'écraser dans une colline environnante. Des cinq personnes à bord, il n'y eu aucun survivant dont le commandant de la base de Whenuapai, le *Group Captain* R. Webb, DSO, DFC.

LE FREIGHTER S'EN VA-T-EN GUERRE

Andrew Thomas

Successeur du Dakota au sein de la RNZAF, le Bristol Freighter va participer à un grand nombre d'opérations militaires dans le Sud-Est asiatique tout au long de ses vingt et quelques années de bons et loyaux services.

Tout au long de sa carrière, le Freighter a vécu les différents changements de marques de nationalité au sein de la RNZAF.
La photo ci-contre a été prise au début des années cinquante. La cocarde est celle de la RAF, mais le texte est passé de « 41 Transport Squadron » (comme ci-dessous) à « Royal New Zealand Air Force »

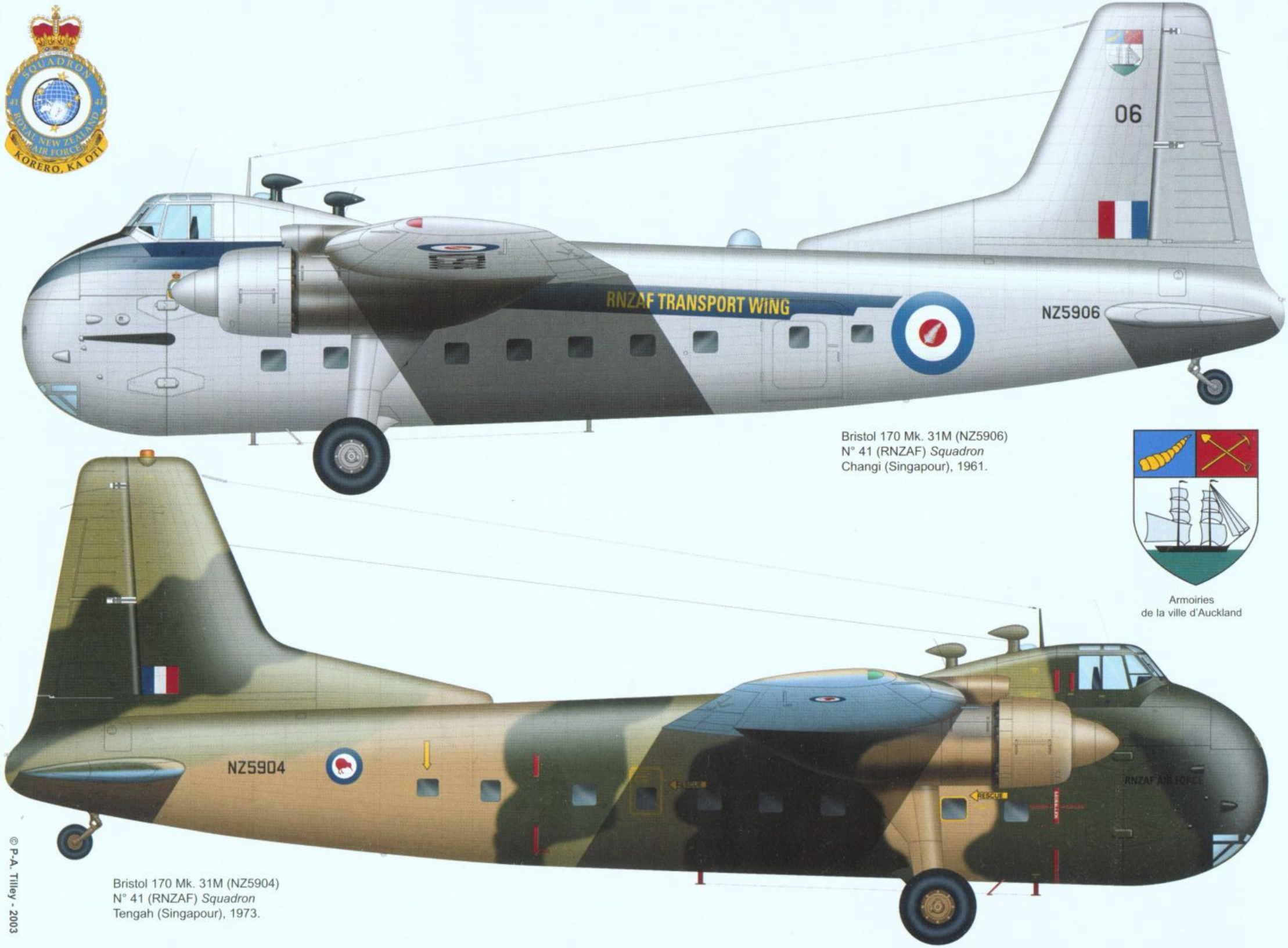
Même si les vols de transport peuvent sembler routiniers, ils n'en sont pas moins très exigeants pour les équipages, souvent appelés à voler dans tous les pays asiatiques, du Népal au Japon. Les évacuations sanitaires sont tout aussi contraignantes, car la nature des blessures impose parfois aux pilotes de voler dans des conditions difficiles. C'est ainsi que le *Squadron Leader* Manners a dû rallier Phuket (Thaïlande) à Penang à une altitude impérativement inférieure à 500 pieds, sans se préoccuper des conditions météo ou de la topographie du parcours ! En marge de leurs missions pour les troupes stationnées en Malaisie, les Freighter sont aussi engagés dans des exercices aériens dans le cadre du SEATO, dont la Nouvelle-Zélande est membre depuis 1954, ce qui fait vite monter le nombre d'heures des cellules.

Dès 1956, les Freighter néo-zélandais font partie de toute opération majeure engagée en Malaisie. Ces missions ont lieu par tous les temps et les conditions climatiques constituent le principal danger pour les équipages néo-zélandais, en raison de l'absence de DCA. C'est ainsi que 10 décembre 1956, le NZ5901 s'écrase dans la jungle à la suite d'une mauvaise météo. Devant larguer du ravitaillement aux forces de sécurité du 4th *Malay Regiment* se battant au nord-est de Tapah, le Freighter se trompe de vallée à cause du mauvais temps et s'écrase contre une crête de 1 200 mètres de hauteur, entraînant dans la mort huit des neuf personnes à bord, y compris le nouveau chef du N° 41 *Squadron*, le *Squadron Leader* A.S. Tie. Le seul survivant sera le *dispatcher* T. Lee, qui ne sera d'ailleurs retrouvé que douze jours plus tard. Pour la RNZAF, c'est la première perte en opération de personnel depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Malgré ce drame, les Freighter sont de plus en plus sollicités et les détachements de plus en plus nombreux, y compris à Gan, nouvelle base de la RAF dans les Maldives. À partir de 1959, l'insurrection malaise a fait long feu, même si des escarmouches ont encore lieu de manière sporadique. Les activités aériennes sont progressivement réduites jusqu'à la cessation de l'état d'urgence décrétée en juillet 1960. Le N° 41 *Squadron* ne quitte pas pour autant la région et prend ses quartiers à Singapour où il est incorporé à la *Commonwealth Strategic Reserve*. En effet, à cette époque, le sud-est asiatique reste une région très instable et le maintien d'une force d'intervention est jugée indispensable. C'est ainsi que les Freighter sont appelés en mai 1962 dans le cadre du SEATO à la demande de la Thaïlande qui connaît quelques ennuis sur ses frontières avec des insurgés communistes. Ce sera l'opération « Scorpion ». Pendant la crise, les avions néo-zélandais sont basés à Korat et mis sous commandement américain de la *Task Force* 116. Les Freighter retournent à Singapour en décembre.

L'Indonésie

À peine rentrés de Thaïlande, les Néo-Zélandais sont appelés dans le protectorat de Brunei, situé sur l'île de Bornéo à quelque 1 200 km de Singapour, où une rébellion vient d'éclater. Dès le début, c'est-à-dire le 8 décembre 1962, la FEAF dépêche des troupes pour mâter cette révolte et les Freighter atterrissent dès le lendemain avec des troupes à leur bord. Dans la semaine qui suit, les Freighter ne font pas moins de 230 heures de vol et en deux semaines, ils ont acheminé 3 200 hommes. Après avoir transporté la totalité du contingent d'intervention à Brunei et Sarawak, les Freighter commencent les parachutages de troupes, missions pour lesquelles les hélicoptères prennent ensuite progressivement le relais. Dès la fin du mois, la rébellion est étouffée, mais les Freighter sont toujours mis à contribution pour des missions de ravitaillement qui ne cesseront qu'en février 1963. Ces missions s'arrêtent à temps, car en janvier 1963, le gouvernement thaïlandais fait de nouveau appel à son homologue néo-zélandais pour envoyer des avions de transport dans son pays. Les Freighter reviennent à Korat dans le cadre du SLAT (*Special Logistics Aid to Thailand*).



Bristol 170 Mk. 31M (NZ5906)
N° 41 (RNZAF) *Squadron*
Changi (Singapour), 1961.

Armoiries
de la ville d'Auckland

Bristol 170 Mk. 31M (NZ5904)
N° 41 (RNZAF) *Squadron*
Tengah (Singapour), 1973.

© P.A. Tilley - 2003

Quelques années plus tard, la RNZAF adopte une cocarde présentant une fougère en son centre. Blanche initialement, elle devient argentée par la suite.
Le texte sur la bande de fuselage est devenu : « RNZAF Transport Wing ».

Ils y restent deux ans, le dernier quittant finalement le pays le 20 février 1965.

Les problèmes dans la région ne sont pas résolus pour autant. Le 16 septembre 1965 voit la création de la fédération malaise, rassemblant le territoire de Malaya et ceux de Bornéo (Sabah et Sarawak). La naissance de ce nouvel état déplaît fortement aux autorités indonésiennes qui rêvaient de réunir tout l'archipel au sein d'un même pays – le leur. Un mouvement insurrectionnel se développe alors avec le soutien à peine caché de l'Indonésie, ce qui va aboutir à un état de guerre larvé avec les pays de la région. Les pays du *Commonwealth* envoient plusieurs milliers d'hommes dans les zones à risques, en particulier à Bornéo. Le transport aérien est une fois de plus primordial pour le ravitaillement de ces troupes et le N° 41 *Squadron* est de nouveau mis à contribution. S'il n'y a pas de conflit ouvert entre les antagonistes, les intimidations et les provocations sont régulières et les Freighter en sont parfois victimes, comme le 13 octobre 1965, lorsque l'équipage du *Flight Lieutenant* Rodger est la cible de tirs légers venant du sol alors qu'il vole à basse altitude. Mis à part quelques impacts, l'équipage n'est heureusement pas touché. Cette crise dure jusqu'à la fin 1966, date à laquelle un accord est finalement trouvé avec l'Indonésie. Les troupes du *Commonwealth* évacuent Bornéo, notamment à bord des Freighter des néo-zélandais, et retournent à Singapour.

Le Bristol 170

Les origines du Bristol 170 Freighter remontent à 1944. Le prototype vole le 2 décembre 1945. D'après le cahier des charges, il doit être capable de transporter un camion standard de 3 tonnes de l'armée britannique. C'est un avion de transport à court rayon d'action. Deux versions principales sont envisagées, le Mk.I de transport de fret (Freighter) et le Mk. II de transport de passagers (Wayfarer). Plusieurs dérivés verront le jour, les Mk. IA à Mk.ID et les Mk.IIA à C, tous mûs par des moteur Hercules de 1 675 ch. Le Bristol 170 entame sa carrière commerciale dès juin 1946 avec la mise en service des prototypes, non seulement pour prouver ses qualités, mais aussi pour tenter de permettre à l'industrie britannique de se faire une petite place sur un marché civil inondé par les Américains.
La principale version est le Bristol Mk.21 (classique et le 21E convertible), qui dispose d'une plus grande envergure et de moteurs Hercules de 1 690 ch. Le développement de cette version va mener au Bristol Mk.31 tracté par deux moteurs Hercules de 1 980 ch. Il est reconnaissable à son arête dorsale. Ce modèle sera le plus produit avec quatre versions, le Mk.31, Mk.31C, Mk.31E et Mk.31M, cette dernière étant une version exclusivement militaire pouvant faire du largage en vol. En plus d'un équipage de trois hommes, il peut embarquer 52 soldats équipés. Une version agrandie verra aussi le jour, le Mk.32 construit en un petit nombre d'exemplaire. Le Bristol 170 est produit en tout à 214 exemplaires entre 1945 et mars 1958. Les clients militaires seront peu nombreux : Pakistan (38), Argentine (14), Nouvelle-Zélande (12), Canada (6), Australie (4), Irak (2) et Birmanie (2). La Grande-Bretagne n'utilisera que quelques exemplaires pour évaluation seulement. C'est un avion rustique et fiable. Au début des années cinquante, sa charge d'emport de plus de 6 tonnes est très appréciée et sa polyvalence amène parfois des avions civils à faire des vols au profit des militaires, ce qui sera le cas pour ravitailler la cuvette de Diên Biên Phu en 1954. Toutefois, il ne pourra plus faire le poids quand le Lockheed C-130 arrivera sur le marché à la fin des années cinquante.

Viêt Nam

Alors que le Freighter commence à accuser fortement son âge, il va être engagé une dernière fois dans un conflit du sud-est asiatique, celui du Viêt Nam, hélas, bien plus meurtrier. Tout comme les Australiens, les Néo-Zélandais, du fait de leur adhésion au SEATO, envoient des troupes en aide à la fragile république sud-vietnamienne. Celles-ci sont placées sous commandement américain ou australien. Dans le but de leur fournir un soutien logistique, la RNZAF met en place des navettes aériennes. Ces avions de transport seront les seuls aux couleurs de la RNZAF, avec les C-130, qui se poseront au Sud Viêt Nam, car la RNZAF n'enverra pas d'unité de combat. Les Freighter du N° 41 *Squadron* viendront décharger leur cargaison une fois par semaine entre 1968 et 1971, la plupart du temps à Tan Son Nhut (Saigon), mais parfois sur des terrains plus exposés. Ils y restent la nuit avant de repartir le lendemain. Ils ont été parfois la cible du Viêt Cong, sans pour autant subir des dommages irrémédiables. Après le retrait des troupes au sol néo-zélandaises, ces vols vont continuer mais baisseront d'intensité [2].

Le 1er novembre 1971, la FEAF est dissoute et le N° 41 *Squadron* est incorporé à la nouvelle structure, l'*ANZUK Force* (Australia, New Zealand, United Kingdom), qui comprend aussi des unités de la RAF et de la RAAF, mais ses missions changent peu. Seule l'application d'un camouflage et de la nouvelle cocarde néo-zélandaise sur les avions engagés dans les rotations au Sud Viêt Nam apporte un réel changement pour les équipages de Freighter. L'ANZUK est elle-même dissoute en janvier 1975 et le N° 41 *Squadron* revient sous commandement national. Quelques semaines plus tard, les Freighter vont intervenir une dernière fois en opération extérieure en participant au pont aérien mis en place lors de la chute du Sud Viêt Nam en avril. Devant l'effondrement annoncé du régime, le gouvernement néo-zélandais décide d'évacuer son personnel d'ambassade et ses ressortissants encore présents dans le pays. Le 4 avril 1975, deux Freighter (NZ5903 et NZ5907) avec des troupes de soutien arrivent à Tan Son Nhut (Saigon). Là, elles y montent leur camp retranché proche de la tour de contrôle, à l'aide de sacs de riz ! Les premières évacuations pour Singapour interviennent dans la nuit, la première bénéficiaire étant l'équipe médicale néo-zélandaise implantée à Qui Nhon. Les Freighter ne se contentent pas d'évacuer leurs ressortissants, mais aussi des réfugiés vietnamiens des provinces vers la capitale. Généralement, le voyage aller se fait avec une cargaison de vivres. Ces liaisons se font principalement avec les îles de Phu Quoc et An Thoi, mais il arrive aux avions de s'approcher de la ligne de feu, comme à Vung Tau, où l'un des Freighter est la cible de tirs d'armes légères. À partir du 14 avril, le NZ5903 est retiré de Saigon laissant seul le NZ5907. Cependant, la situation se détériore rapidement à partir de la mi-avril et l'évacuation complète est alors programmée. Le NZ5903 revient à Saigon le 20 avril pour aider le NZ5907 à évacuer les derniers employés de l'ambassade. Le temps presse car l'aéroport de Saigon est désormais à la portée des canons nord-vietnamiens. C'est le *Flight Lieutenant* D. Carter, à bord du NZ5907, qui décolle le dernier dans l'après-midi du 21 avril 1975. Dans l'avion a pris place l'ambassadeur de Nouvelle-Zélande, les membres du détachement de la RNZAF, mais aussi des réfugiés sud-vietnamiens. Ce dernier vol met un terme final à l'engagement néo-zélandais dans le conflit. Les derniers Freighter (NZ5910 à 12) restent à Singapour jusqu'en décembre 1977 et reviennent en Nouvelle-Zélande pour être définitivement retirés du service [3].

[2] Au total, environ 3 000 Néo-zélandais ont servi au Viêt Nam entre 1965 et 1971, trente-huit d'entre eux y laissant leur vie. Un seul appartient à la RNZAF, le *Sergeant* G.S Watt, de l'équipe médicale tué le 1er mars 1970, victime d'un piège artisanal.

[3] En Nouvelle-Zélande, le Freighter sert de 1951 à 1977. D'abord utilisé par le N° 41 *Squadron*, puis le TSU, il l'est aussi à partir de 1965 par le N° 3 *Squadron*, un escadron composite qui utilise quatre Freighter aux côtés de Bell Iroquois et Sioux. Le *Flight* de Freighter est transformé en N° 1 *Squadron* en août 1972. Souvent annoncé à partir de 1966, le retrait effectif du Freighter au sein de la RNZAF ne se fera qu'en 1977 avec l'arrivée de son remplaçant, le HS Andover.

Même si la RNZAF dispose alors de C-130, elle va surtout compter sur le Freighter pour ravitailler le contingent néo-zélandais au Viêt Nam. C'est à cette époque que les avions sont camouflés.
La fougère a cédé la place à un kiwi, petit oiseau aux ailes atrophiées qui ne vit qu'en Nouvelle-Zélande.

Fiat G.55 serie 1 (MM91078)
1ª *Squadrilia*, 2° *Gruppo Caccia*
Cascina Varga, mai 1944.

North American P-51D-15-NA (44-14459)
Captain John J. Voll
308th *Fighter Squadron* (31st FG)
San Severo, novembre 1944.

North American
N° 3 RAAF *Squa*
Fano, fin 1944.

Focke-Wulf Fw 190G-3
2./SG 4
Viterbo, janvier 1944.

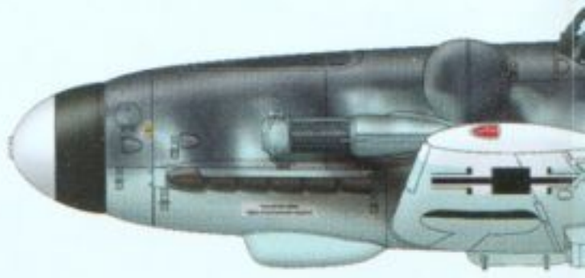
Supermarine Spitfire Mk.VIII (JF627)
N° 417 RCAF *Squadron*
Fano, printemps 1944.

Messerschmitt Bf 109G-10/R3 (WNr 491407)
3ª *Squadriglia*, 1° *Gruppo Caccia*
Lonate Pozzolo, mars 1945.

North American Mustang Mk. IVA (KH814)
N° 5 SAAF *Squadron*
Cervia, printemps 1945.

North American A-36A (42-83947)
522nd *Fighter-Bomber Squadron* (2
Pomigliano, début 1944.

Bell P-39Q-20 (44-3036)
97ª *Squadriglia*, 9° *Gruppo Caccia*
Lecce, automne 1944.



Messerschmitt Bf 109G-6
2./JG 77
Gorizia, mars 1944.

Aermacchi C.202 (MM9101)
356ª *Squadriglia*, 21° *Gruppo Caccia*
Lecce, janvier 1944.

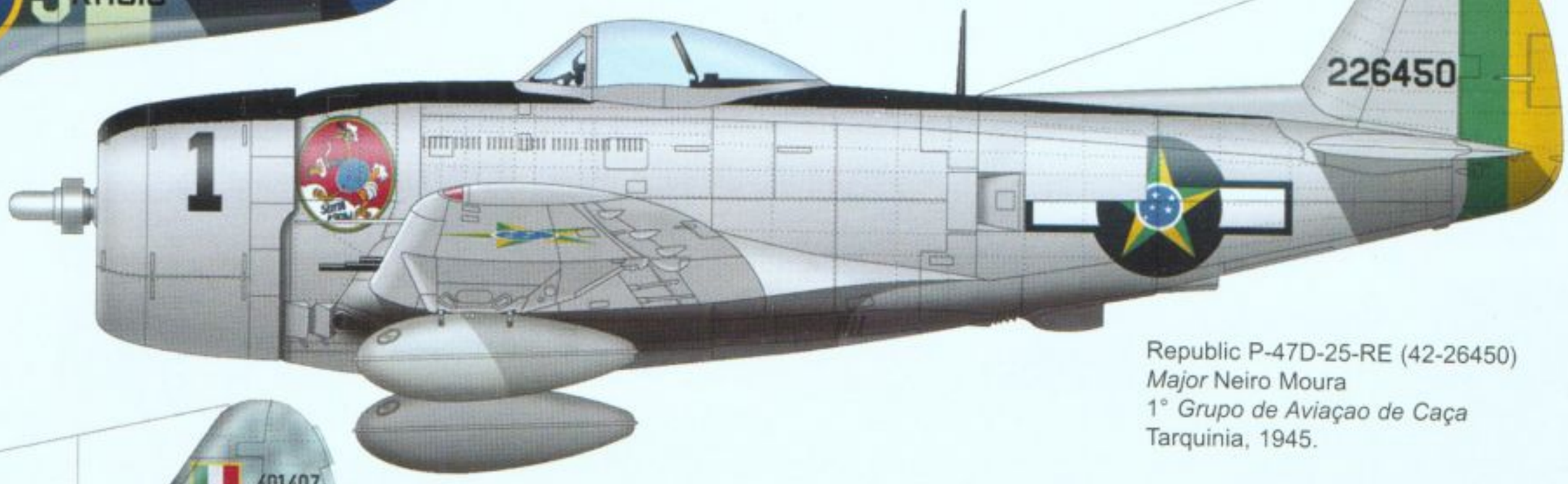
© P-A. Till

Fighters over Italy

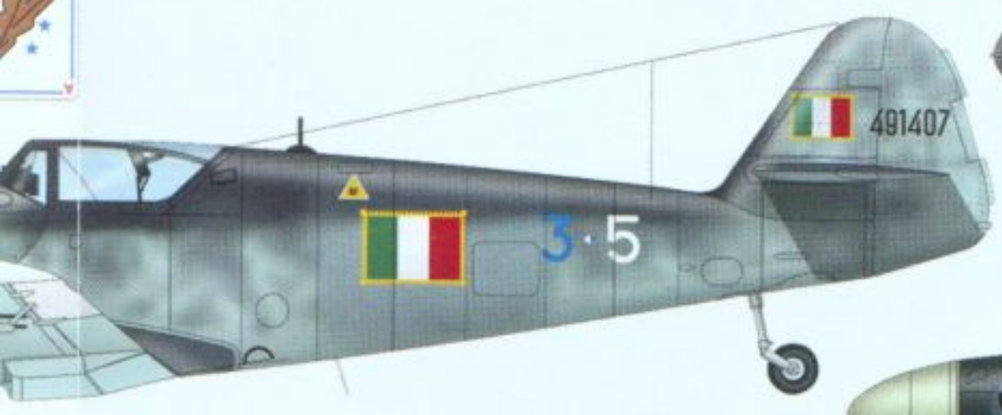
Chasseurs au-dessus de la Botte

Hawker Hurricane Mk. IV (KZ188)
N° 6 *Squadron*
Grottaglie, printemps 1944.

merican Mustang Mk.III (KH616)
AAF *Squadron*
n 1944.



Republic P-47D-25-RE (42-26450)
Major Neiro Moura
1° *Grupo de Aviaçao de Caça*
Tarquinia, 1945.



407)

3947)
dron (27th FBG)

Supermarine Spitfire Mk. V/Trop (JG948)
N° 352 *Squadron* (yougoslave)
Canne, automne 1944.

Curtiss Kittyhawk Mk.IV (FX760)
N° 112 *Squadron*
Vasto, printemps 1944.

109G-6/Trop

4.

Republic P-47D-22-RE (42-25830)
GC 2/5 *Lafayette*
Folelli (Corse), juin 1944.

-A. Tilley - 2003

Karl-Heinz Augerstein

DANS LE PRÉCÉDENT numéro, nous avons laissé la JG 2 à la fin de l'année 1942. Deux de ses groupes stationnent alors en France, tandis que le troisième se trouve en Tunisie.

LE II./JG 2 EN TUNISIE

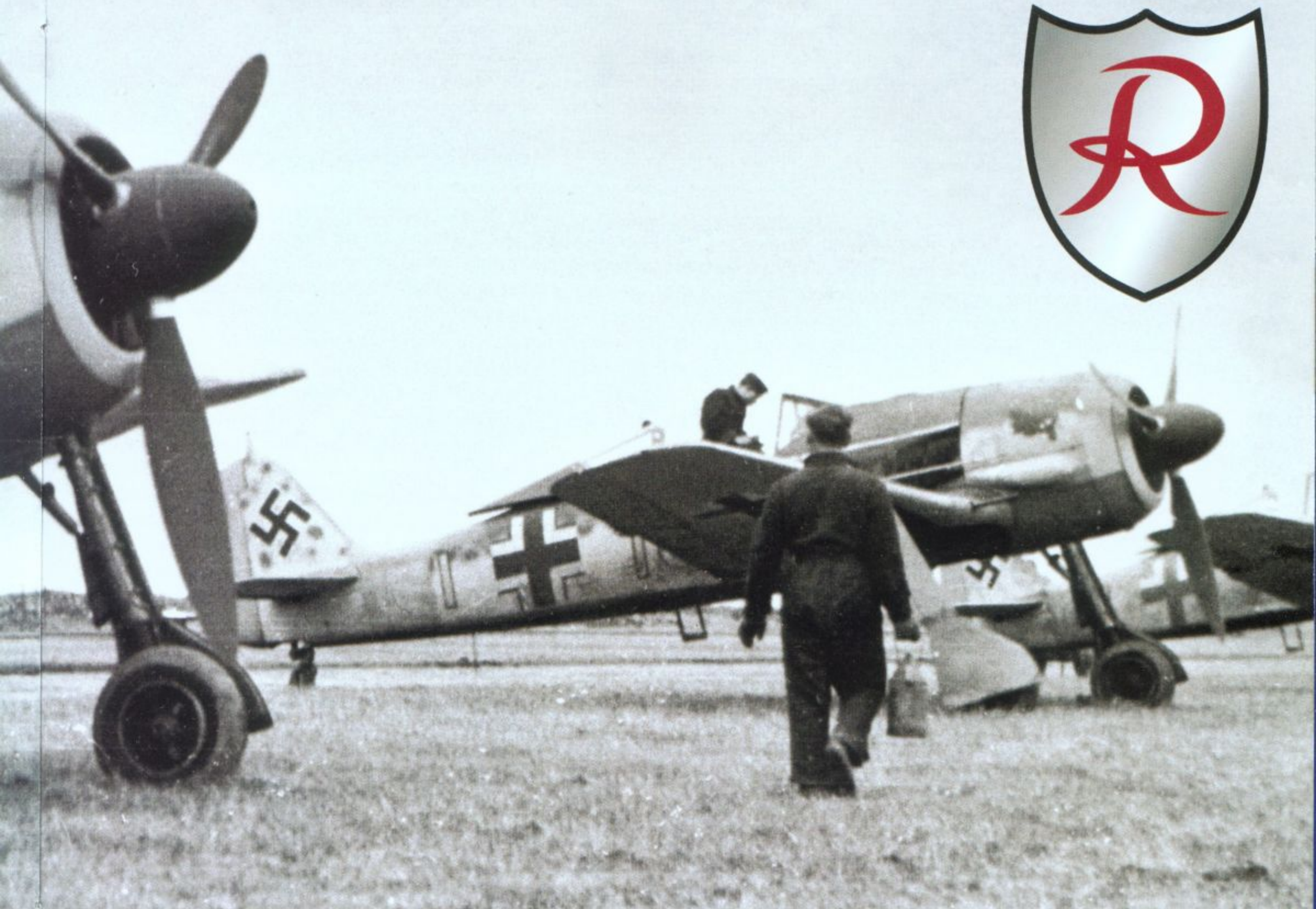
Le 8 novembre 1942, les Alliés débarquent en Afrique du Nord et, aussitôt, commencent à pousser vers l'est de manière à prendre la *Panzerarmee Afrika* en tenaille. Deux jours plus tard, les Allemands, venus de Sicile, prennent pied en Tunisie. Une semaine plus tard, le II./JG 2 s'envole pour Bizerte, via San Pietro en Sicile, où il se pose le 18 novembre. Une autre unité de la JG 2, la 11.(*Höhe*)/JG 2 de l'*Oberleutnant* Julius Meimberg, arrive en Tunisie, où elle est directement rattachée au II./JG 53, auquel elle sera ultérieurement incorporée.

Les pilotes du II./JG 2, qui comptent dans leurs rangs quelques ténors de la Luftwaffe, comme le *Hauptmann* Adolf Dickfeld (RK-EL, 115 victoires à cette époque), l'*Oberleutnant* Kurt Bühligen (RK, 49 victoires) ou le *Leutnant* Erich Rudorffer (RK, 45 victoires), se « frisent les moustaches » face aux Spitfire Mk. V de la RAF et de l'USAAF et autres P-38, P-39 et P-40 américains, confiés pour la plupart à des néophytes sans aucune expérience au combat.

Dès le 21 novembre, le II./JG 2 entre en action, surprenant

JG 2 RICHTHOFEN

DEUXIÈME PARTIE : 1943 - 1945



deux Spitfire en train de décoller, dont celui du *Wing Commander* P.H. Hugo, commandant le 322 *Wing*. L'avion du *Flight Lieutenant* Law est abattu, et le pilote tué, par Kurt Bühligen qui remporte ainsi la première victoire de son groupe en Afrique. Le 10 décembre, le groupe fait mouvement avec ses 36 Fw 190A sur Tindja-Süd (Kairouan) et est rattaché au *Fliegerführer Tunis*. Jusqu'au 31 décembre, le II./JG 2 revendique en définitive peu de victoires, 14 en tout (dont 5 attribuées à Kurt Bühligen), mais ne perd aucun pilote du fait de l'ennemi.

Le 8 janvier 1943 est marqué par le plus important engagement du groupe depuis le début de sa présence sur le théâtre d'opérations. La journée commence par la destruction d'un Boston (probablement un A-20) par Erich Rudorffer près de Pichon. Huit P-38 du 49th *Fighter Squadron* (14th FG) à la recherche d'objectifs d'opportunité près de Kairouan sont interceptés par une vingtaine de Bf 109 et de Fw 190. Il

ORDRE DE BATAILLE DE LA JG 2
20 décembre 1942

Stab/JG 2	Fw 190	6 (4)	Beaumont-le-Roger
I./JG 2	Fw 190	38 (30)	Marseille-Marignane
II./JG 2	Fw 190	21 (?)	Bizerte
III./JG 2	Fw 190	50 (39)	Vannes-Meucon
10.(*Jabo*)/JG 2	Fw 190	12 (8)	Beaumont-le-Roger
11.(*Höhe*)/JG 2	Bf 109G	14 (?)	Mateur

Une partie de la 9./JG 2 sur le terrain de Vannes-Meucon. On note que ces appareils ont porté les marques tactiques du front de l'Est, dont ils ont conservé les saumons d'aile jaunes.
Le plus étonnant reste le ton très foncé de la partie inférieure du capot censée être jaune, ton beaucoup plus foncé que le saumon d'aile bien qu'étant tout autant, voire moins, dans l'ombre. (DR)

Un Fw 190A-4 du II./JG 2 abattu lors d'une mission de mitrailage du terrain de Souk el-Arba. (Collection J.H. Greaves)

s'agit en fait de la 4./JG 2, menée pour l'occasion par Kurt Bühligen du *Stab* II./JG 2. Les pilotes allemands revendiquent 7 victoires, dont 3 sont créditées au seul Bühligen, pour la perte de deux avions fortement endommagés. Selon les comptes rendus américains, seuls trois P-38 ont réellement été descendus, deux autres étant endommagés.

Le *Lieutnant* Robert J. Moffat se trouvait au cœur de la bataille :

« *Un cri a résonné dans mes écouteurs. Bill* [*Lieutenant* William J. Hoelle] *venait de repérer des chasseurs boches à 2 heures haut. Aussitôt, lui et Woodward ont grimpé à leur rencontre. J'en ai compté une vingtaine, des 109 et des 190, dont certains se sont détachés pour nous coiffer, les autres restant en couverture haute. Nous volions au ras des dunes et notre position n'était guère confortable. J'ai donc décidé de prendre aussi de l'altitude. Un 109 m'est arrivé droit dessus, en piqué. Mal lui en a pris, mon armement concentré dans le nez lui a découpé le radiateur. Le Me a pris feu et a continué son piqué vers le sol. Je n'ai pas eu le loisir de suivre sa chute, une rafale venue de nulle part fracassant mon tableau de bord. J'ai quand même eu le temps de voir un P-38 exploser en vol. Je pense qu'il s'agissait de Woodward. Les Boches se montraient très agressifs et j'ai décidé qu'il était temps de rentrer à la maison. J'ai donc plongé au ras du sol la manette à fond. J'ai aperçu une épave en train de brûler et il me semble avoir reconnu l'avion de Kirsche* [*Lieutenant* Robert P. Kirsche]. *Sur les huit que nous étions au départ, trois manquaient à l'appel et deux ou trois d'entre nous étaient rentrés dans des avions en dentelles.* »

Ce même jour, le *Kommandeur*, Adolf Dickfeld, est blessé lorsque son Fw 190 passe sur le dos au décollage. Pareille mésaventure survient à l'*Unteroffizier* Heinz Schulze le lendemain.

Fw 190 contre *Lafayette*

Le 21 janvier, un nouvel adversaire est proposé au II./JG 2 : les P-40F du GC II/5 *Lafayette*, une unité française réarmée par les Américains. Ce jour-là, onze P-40 en patrouille aperçoivent quatre Fw 190 en train de décoller de Kairouan. Le lieutenant Rubin descend l'avion de l'*Unteroffizier* Gabler, mais deux P-40 manquent à l'appel. Le commandant Stehlin, tombé en panne d'essence, s'est posé dans la nature et le sergent-chef Denaix a été abattu par la *flak*; les deux pilotes, indemnes, regagneront leur unité un peu plus tard. Il n'en reste pas moins que Kurt Bühligen et le *Leutnant* Lothar Werner revendiquent respectivement deux et un P-40. Le lendemain, le sergent-chef Gisclon tombe victime de Kurt Bühligen. Le Français se pose sur le ventre dans la nature près d'Ousseltia et doit rentrer à pied. Il est certain d'avoir abattu l'un de ses assaillants, mais il n'en aura jamais la confirmation.

Le 3 février, vers 9 heures, six Spitfire du N° 243 *Squadron* escortant deux autres du N° 241 en mission de reconnaissance passent près de Kairouan, l'antre du II./JG 2. Les pilotes britanniques suivent des yeux des avions qui décollent, prennent de l'altitude et piquent sur eux. En dix minutes, les Allemands revendiquent six victoires, dont quatre homologuées au seul Bühligen. En fait, « seulement » quatre Spitfire sont abattus. Pour faire bonne mesure, un nouveau P-40F du GC II/5 est descendu, probablement par l'*Unteroffizier* Engelbrecht; le pilote français, le lieutenant Hébrard, en est quitte pour rentrer, lui aussi, à pied.

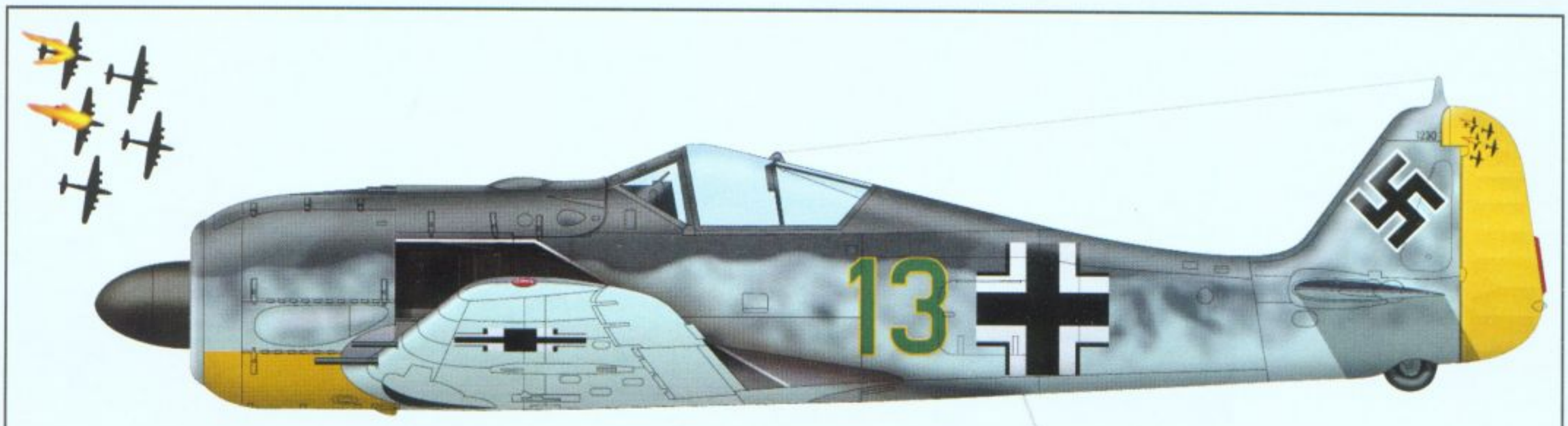
Le lendemain, 4 février, ce sont six nouveaux Spitfire qui sont revendiqués, mais, cette fois, ce sont des Spitfire américains du 52nd *Fighter Group*. Il semble que seuls trois Spitfire aient réellement été abattus (faisant un tué) et le II./JG 2 a perdu un appareil.

Le 9 février, ce ne sont pas moins de douze P-40 et trois P-38 qui sont revendiqués par les 4. et 6./JG 2 entre 13h51 et 14h22 – Erich Rudorffer s'en attribuant huit à lui seul (six P-40 et deux P-38) ! Le récit des deux camps diffère très sensiblement. Selon les Français, neuf de leurs P-40 escortaient des P-39 en reconnaissance au nord d'Ousseltia quand ont surgi des Fw 190 près du Djebel bou-Dabouss. Le lieutenant Hébrard a été touché, mais il est parvenu à « moucher » son assaillant. Le sergent-chef Denaix en a revendiqué un autre avant d'aller s'écraser à l'est de Kasserine. On ne sait rien du sort des P-39. Erich Rudorffer a dit avoir fait décoller une escadrille (la 6./JG 2), lui-même décollant en dernier, après avoir été alerté de la présence de 24 B-17, 18 P-40, 20 P-38 et 20 Spitfire en altitude. Les Fw 190 ont grimpé jusqu'à 6 500 mètres avant de plonger sur leurs victimes. Rudorffer a revendiqué six victoires en sept minutes (13h59 à 14h06), finissant la curée par deux P-38 (14h21 et 14h22). Si les P-38 du 94th *Fighter Squadron* étaient bien en mission d'escorte de B-17, les archives américains ne mentionnent aucun combat contre des Fw 190.

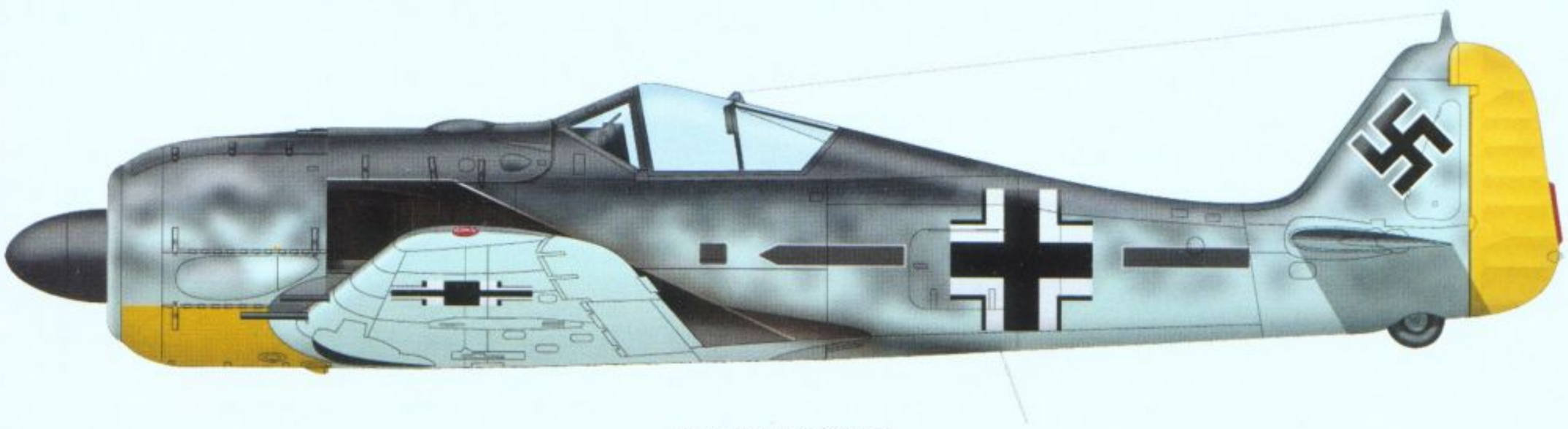
Le 14 février, ce sont 11 Spitfire qui sont revendiqués (dont 4 par Kurt Bühligen et 1 par Erich Rudorffer). Il semble que les adversaires de la JG 2 aient été des Spitfire du 31st *Fighter Group*, mais seule la perte du *Captain* Bisgard est mentionnées dans les archives US, d'ailleurs fragmentaires. À noter que l'un des Spitfire doit en fait être le P-40F de l'adjudant-chef Verrier du GC II/5, sévèrement endommagé dans un combat contre huit Fw 190.

Le 15 février, décollant sur alerte lors d'un raid de B-26 escortés par 20 P-38 du 96th *Fighter Squadron* (82nd FG), les 4. et 6./JG 2 vont revendiquer 13 nouvelles victoires (10 P-38 et 3 Spitfire). Là encore, les archives incomplètes du côté américain ne permettent pas de confirmer cette insolente réussite. Avec 7 nouveaux succès, Erich Rudorffer se taille la part du lion.

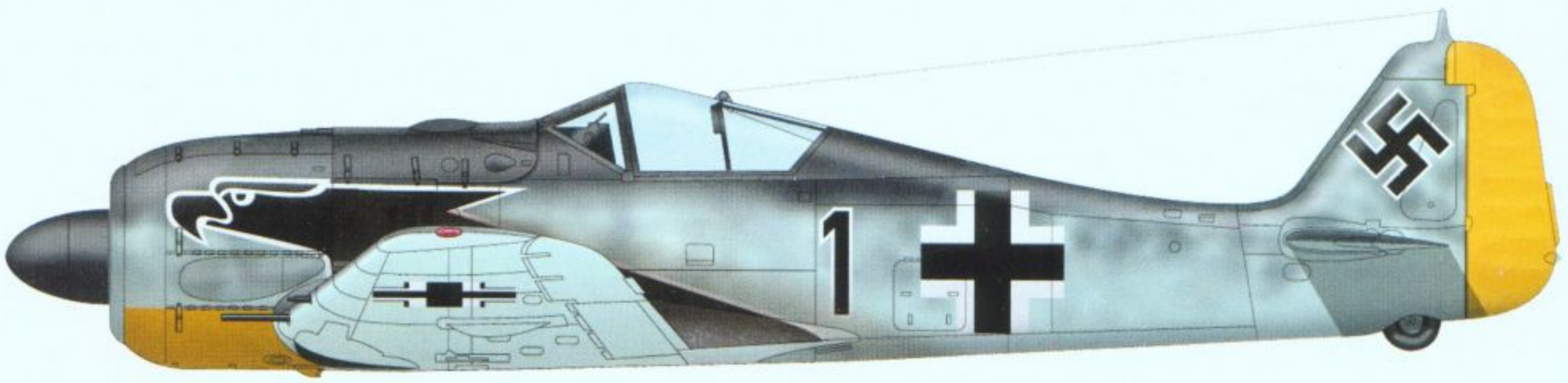
L'activité commence à décroître pour le II./JG 2 alors que la pression alliée se fait de plus en plus vive. Le 23 février, Kairouan est l'objet d'un terrible bombardement qui cause la mort de l'*Oberleutnant* Wolf von Bülow, *Kapitän* de la 5./JG 2. Le 8 mars, Kurt Bühligen revendique deux Spitfire,



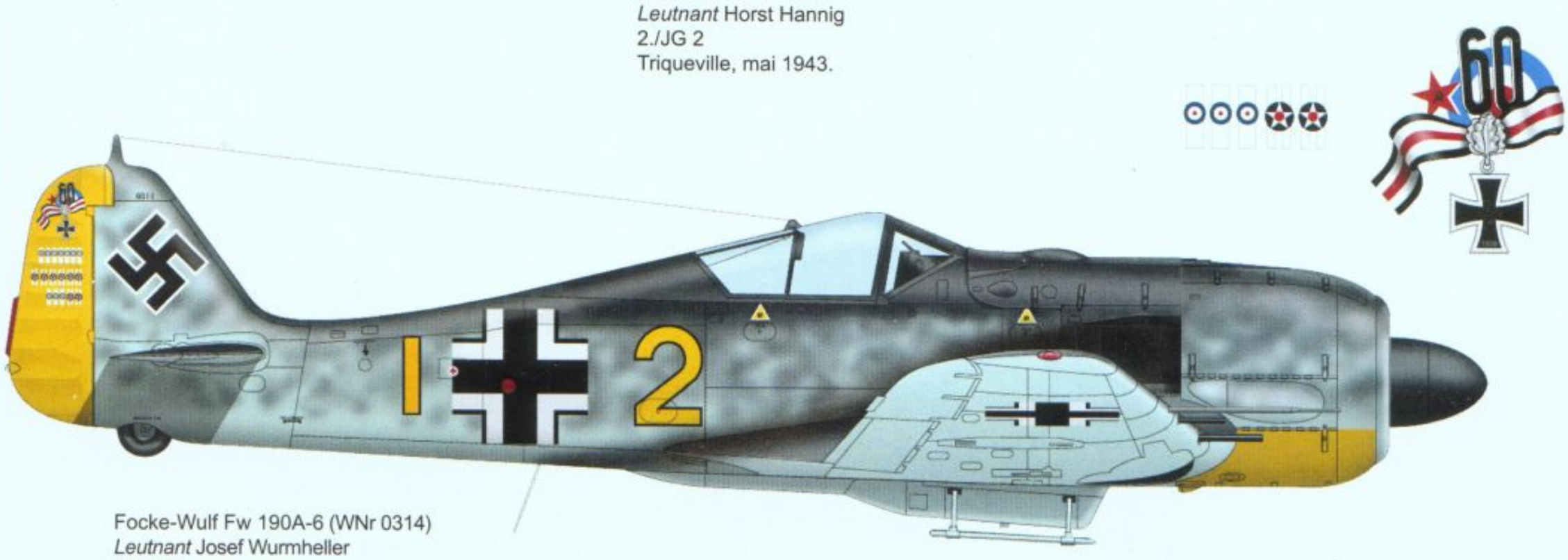
Focke-Wulf Fw 190A-5
Oberstleutnant Walter Oesau
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, juin 1943



Focke-Wulf Fw 190A-5
Oberstleutnant Walter Oesau
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, juin 1943



Focke-Wulf Fw 190A-4
Leutnant Horst Hannig
2./JG 2
Triqueville, mai 1943.



Focke-Wulf Fw 190A-6 (WNr 0314)
Leutnant Josef Wurmheller
9./JG 2
Vannes-Meucon, août 1943.

© P-A. Tilley - 2003

Ci-contre et ci-dessous : un Fw 190A-3 (WNr 2194) de la 9./JG 2 à Vannes, début 1943.
Le « 12 » et la barre verticale du troisième groupe sont jaunes.
(ECPA-D)

dont en fait un seul est réellement abattu. Il s'agit du premier Spitfire Mk. IX perdu en Afrique (*Flying Officer* Goby du N° 81 *Squadron*). Engagé contre des Spitfire du 52 *Fighter Group*, Erich Rudorffer revendique ses deux derniers succès de la campagne, portant son total à 26 pour la campagne [1]. Kurt Bühligen clôturera le palmarès du groupe le lendemain avec un triplé contre des P-38, probablement du 1st *Fighter Group*. Avec 44 victoires, il a encore fait mieux et se classe au second rang du palmarès général de la campagne, derrière Ernst-Wilhem Reinert du II./JG 77, auquel 51 victoires ont été homologuées.

Le groupe a revendiqué 110 victoires [2] et perdu 18 avions, dont 8 en combat et 2 par des tirs « amis ». Le dernier tué du II./JG 2 sera l'*Unteroffizier* Erich Engelbrecht (4./JG 2), descendu par des Spitfire américains le 8 mars.

Le 15 mars, le II./JG 2 quitte l'Afrique du Nord avec armes et bagages et retrouve les cieux à peine plus cléments du nord de la France.

Face aux quadrimoteurs

Pourquoi « à peine plus cléments » ? Parce que la situation sur le front Ouest est en train de se durcir. Imperceptiblement en ce début d'année 1943, la pression qu'exercent les 8th et 9th *Air Forces* sur les défenses allemandes ne cesse d'augmenter.

Le 27 janvier 1943, l'USAAF effectue sa première incursion dans le ciel d'Allemagne, une formation mixte de B-17 et de B-24 bombardant le port de Wilhelmshaven. La première conséquence en est le renforcement des défenses aériennes à l'Ouest. En avril 1943, un quart de la chasse allemande est concentré sur ce secteur. Si l'interception des raids américains n'est pas la grande priorité de la JG 2, puisque ses bases sont pour la plupart situées trop au sud, il n'en reste pas moins qu'elle se frotte régulièrement aux « *viermots* » de l'USAAF et à leur escorte.

Ces raids, qui se déroulent en altitude, montrent les limites du Fw 190A. L'appareil est excellent aux altitudes basses et moyennes, où il reste supérieur au Spitfire Mk. IX, mais il devient vite poussif au-delà de 6 000 mètres. En conséquence de quoi, en avril 1943, le II./JG 2 reçoit ses premiers Bf 109G-4 et G-6. Il est question de transformer également le I./JG 2, mais ce groupe ne touchera en définitive que quelques G-6.

Les difficultés auxquelles font face les pilotes allemands au cours de l'année 1943 peuvent être jugées par le fait que seulement deux hautes décorations seront décernées à la JG 2 : la *Ritterkreuz* au *Hauptmann* Bruno Stolle après sa

[1] Moins deux victoires considérées comme « ASM » (*Anekennung später möglich*), ce qui signifie qu'elles n'ont pas été homologuées, mais qu'elles peuvent éventuellement l'être par la suite.
[2] Moins quatre victoires « ASM ».

Ci-contre :
le Fw 190A-4 (WNr. 746) du *Kapitän* de la 9./JG 2, l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell, à Vannes-Meucon. L'appareil est décoré de 75 victoires, ce qui situe la photo vers le début de l'année 1943. Cet appareil portait apparemment à l'origine les marques tactiques du front de l'Est. Si la bande de fuselage a été repeinte, la partie inférieure des saumons d'aile est restée peinte en jaune – un détail qui nous a échappé dans le profil de la page 25 du précédent numéro.
(ECPA-D)

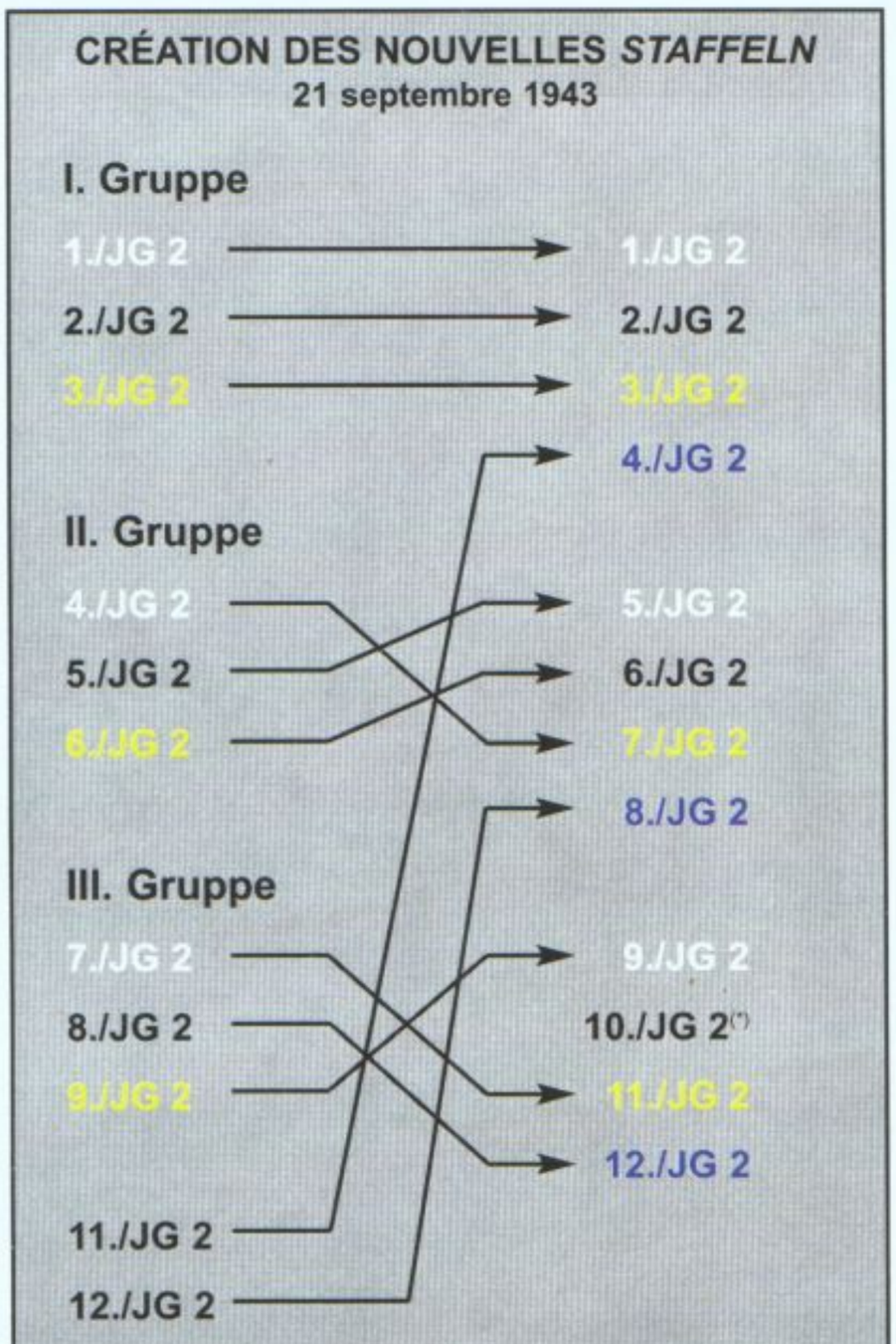
Ci-dessous :
une partie de la 8./JG 2 sur le terrain de Meucon, début 1943.
(ECPA-D)

En haut, à gauche :
la dérive du Fw 190A-4 (WNr 2413) du *Feldwebel* Kurt Knappe. Transféré du II./JG 51 avec lequel il a remporté 51 victoires sur le front russe, il sera abattu en combat contre des Spitfire le 3 septembre 1943 avec la 10./JG 2. Titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 3 novembre 1942, date de sa 51e victoire, il en obtiendra trois de mieux sur le front Ouest.
(ECPA-D)

Ci-contre :
un Fw 190A-4 de la 9./JG 2. Le *Staka* (Siegfried Schnell) volant sur le « 4 », le « 1 » était donc libre. On notera au passage que la plupart des *Staka* de la JG 2 avaient renoncé au traditionnel « 1 ».
(ECPA-D)

Un Fw 190A-4 de la 9./JG 2 à Vannes, début 1943 (ww2images.com)

CRÉATION DES NOUVELLES *STAFFELN*
21 septembre 1943



(*) Nouvelle escadrille.
Le numéro des *Staffeln* est indiqué dans la couleur utilisée pour les codes tactiques.

Erich Rudorffer

Erich Rudorffer est né près de Leipzig en novembre 1917. Très jeune attiré par l'aviation, il entre dans la Luftwaffe pour ses 20 ans. En novembre 1939, il est affecté à la 2./JG 2 avec le grade de *Feldewebel*. Il remporte sa première victoire le 14 mai 1940 et en ajoute neuf autres pendant la campagne de France. Promu *Oberfeldwebel*, il remporte sa 19e victoire le 10 octobre 1940, puis sa 20e le 21 avril 1941, ce qui lui vaut de décrocher la *Ritterkreuz* en date du 1er mai.

Il est affecté à la 6./JG 2 avec le grade de *Leutnant*, escadrille dont il prend le commandement en novembre 1941. Il en est alors à 40 victoires.

Oberleutnant en 1942, il participe très activement à la campagne de Tunisie, comme on l'a vu plus haut. Il remplace temporairement le *Hauptmann* Adolf Dickfeld à la tête du II./JG 2, lorsque ce dernier doit être hospitalisé. Il rentre en France avec 72 victoires à son compteur. Il va encore en ajouter deux autres avant de quitter la « Richthofen ».

Promu *Major*, Rudorffer est envoyé à Königsberg en juin 1943 pour mettre sur pied le nouveau IV./JG 54, mais début août il prend le commandement du II./JG 54, lorsque son ancien *Kommandeur* est porté disparu. Il accumule les victoires multiples : sept en sept minutes le 11 octobre (n° 98 à 104) et, surtout, treize en dix-sept minutes le 6 novembre !

Le 7 avril 1944, alors qu'en abattant six avions ennemis il arrive au total de 134, il reçoit les Feuilles de Chêne.

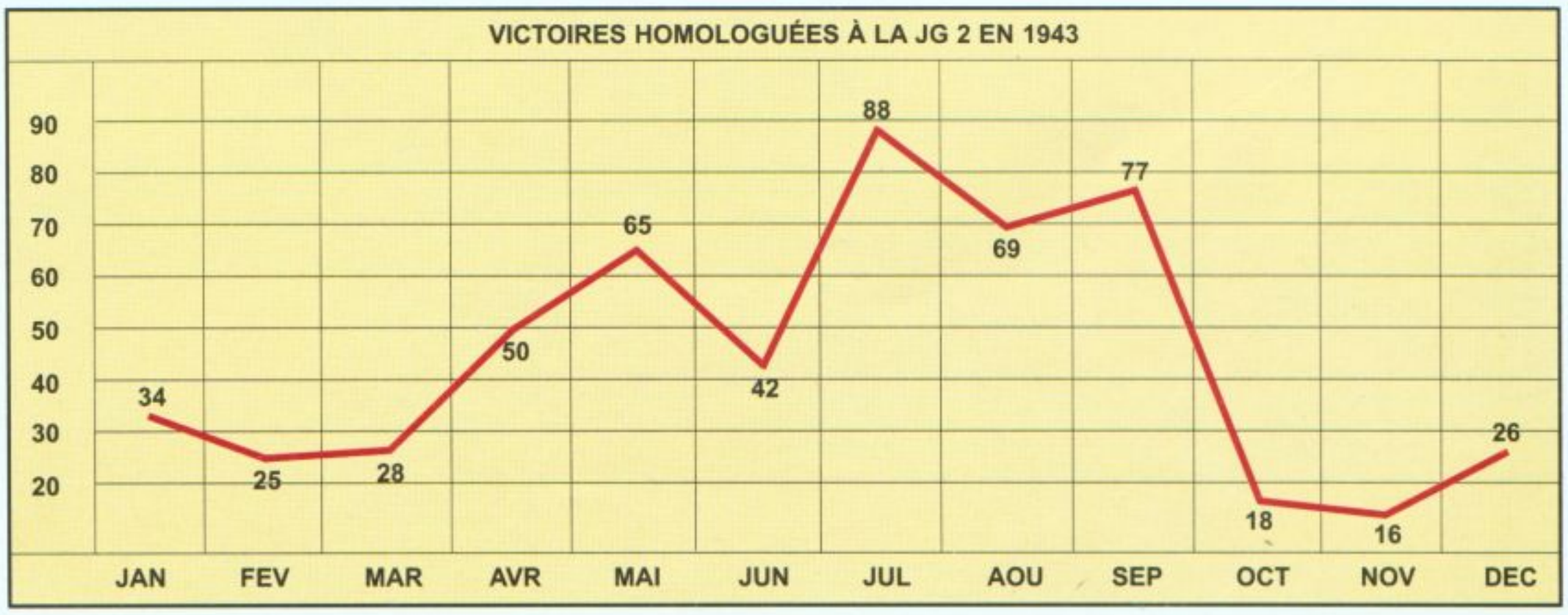
Rudorffer atteint le chiffre de 150 le 26 juillet 1944. Il multiplie les exploits : cinq victoires le 25 août, six le 25 septembre, dix-sept le 10 octobre et onze le 28 octobre. Il a porté son palmarès à 212 depuis le 5 novembre 1944, lorsqu'il est décoré des Glaives le 25 janvier 1945. À cette époque, il commande le I./JG 7 sur Me 262. Il est retiré du front en avril et termine la guerre au grade de *Major* avec un total de 224 victoires (138 sur le front Est, dont 58 Il-2) en un peu plus de 1 000 missions de guerre. Erich Rudorffer a été abattu seize fois et a dû sauter en parachute neuf fois !

Après la guerre, il travaillera à l'agence fédérale de l'aviation civile. En septembre 2003, il est encore en vie.

LES VICTOIRES DE LA JG 2 EN 1943

La JG 2 a reçu l'homologation officielle de 538 victoires au cours de l'année 1943. Sur ce total, il convient toutefois de déduire 34 « ASM » et 6 « HSS » (*Herausabschüß*, signifiant que l'avion a été isolé de la formation et fortement endommagé). On en arrive donc à un total de 498 victoires sûres.

Source : l'excellent site de Tony Wood
http://tonywood.cjb.net/



Les dernières consignes avant le décollage sont données par le *Staka* de la 2./JG 2, le *Leutnant* Horst Hannig (3e en partant de la droite, dos à l'appareil photo).
Hannig sera tué en combat le 15 mai 1943.
On note que le bec de l'aigle des avions du premier groupe est plus arrondi que celui peint sur les avions du troisième groupe.
(ww2images.com)

Deux photos du *Leutnant* Josef Wurmheller prises après sa remise des Feuilles de Chêne.

À gauche, le bilan peint sur le gouvernail de son Fw 190A-4 (WNr 700) indique 69 victoires.
Si le décompte de son palmarès est exact – ce qui reste à prouver – sa 69e victoire a été remportée le 1er mai 1943.
Si l'on y regarde à deux fois, la deuxième ligne présente une étoile blanche sur fond rouge, ce qui représenterait ses 9 victoires obtenues sur le front Est avec le I./JG 53. Mais alors, où sont passés les 4 B-17 qu'il a abattus à cette date ?
(ECPA-D)

À droite, le gouvernail de son Fw 190A-6 (WNr 0314) décoré de 78 symboles de victoire.
Il aurait remporté sa 78e victoire le 22 août 1943, mais l'ordre des victoires ne correspond à rien et, à cette époque, il aurait abattu au moins deux avions américains de plus que ce qui est inscrit !
(ww2images.com)

Un Fw 190A-4 (WNr. 2418) de la 7./JG 2 à Vannes-Meucon au printemps 1943.
(ECPA-D)

29e victoire le 7 mars et les Feuilles de Chêne au *Hauptmann* Egon Mayer après sa 69e victoire le 16 avril.

À noter quelques changements dans l'organigramme de l'escadre : le 1er janvier 1943, une 12./JG 2 (*Leutnant* Georg-Peter Eder) est créée à Évreux, suivie un mois plus tard par la formation d'une nouvelle 11./JG 2 (*Oberleutnant* Günther Behrendt), cette dernière étant rattachée au premier groupe.

Le mois de juin 1943 marque un tournant dans la vie de la « Richthofen ». Le 30, Walter Oesau quitte le commandement de l'escadre pour un poste en état-major, celui de *Jafü Bretagne*. Il est remplacé par le *Major* Egon Mayer qui abandonne la tête du III./JG 2 au *Hauptmann* Herbert Huppertz. Quinze jours plus tôt, le *Hauptmann* Kurt Bühligen, qui poursuit sa lente mais constante progression, a pris le commandement du II./JG 2. Quant au premier groupe, il est pris en charge par le *Hauptmann* Erich Hohagen le 19 août.

Dans la lutte que livre la JG 2 aux B-17, ces derniers vont prendre un certain avantage le 28 juin en prenant pour cible directement le terrain de Beaumont-le-Roger. Ils y causent des dégâts considérables, détruisant plusieurs hangars et la salle d'opérations du *Stab*, mais aussi tuant vingt aviateurs. Le III./JG 2 vengera l'affront en revendiquant douze B-17 – le *Leutnant* Josef Wurmheller profitant de l'occasion pour s'attribuer sa 80e victoire.

Le 15 août, c'est au tour du II./JG 2 de voir son terrain de Vitry-en-Artois ravagé par la 8th AF. Cinq hommes sont tués au sol et trois Bf 109G sont abattus par l'escorte. La revendication de trois victoires (dont une par le *Staka* de la 5./JG 2, le *Leutnant* Kurt Goltzsch) constitue une bien pière consolation.

Toutefois, le désastre va s'abattre sur la JG 2 dès le lendemain. Ce jour-là, la 8th AF bombarde Poix, Le Bourget et Abbeville. La « Richthofen » subit l'un de ses plus grands désastres, ne perdant pas moins de seize avions, neuf pilotes tués (dont le *Staka* de la 1./JG 2, l'*Oberleutnant* Ferdinand Müller) et six blessés. Seuls deux B-17 et trois P-47 sont revendiqués par le I./JG 2.

Le 6 septembre, à la suite d'une mauvaise planification et d'un plafond très bas réduisant la visibilité, la mission sur Stuttgart tourne à la confusion la plus totale. Sur 407 B-17 ayant pris l'air, 45 ne rentrent pas. Parmi les vainqueurs du jours figurent le *Major* Egon Mayer (*Kdre*) et le *Hauptmann*

Un Fw 190A-5 du *Stab* /JG 2 en mai 1943 à Beaumont-le-Roger, au moment de la transformation du II./JG 2 sur Bf 109G-4.
On pense généralement que ce Fw 190 pourrait être l'une des montures du *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Walter Oesau. (ECPA-D)

Egon Mayer

Egon Mayer, fils d'agriculteurs, est né en août 1917 à Constance. À 20 ans, il entre comme cadet dans la Luftwaffe et sort de l'école avec le grade de sous-lieutenant. Il est affecté en décembre 1939 à la 6./JG 2. Il revendique sa première victoire (un Morane 406) le 13 juin 1940.

Pendant la bataille d'Angleterre, il ne remporte qu'une seule victoire. Il est alors transféré à la 8./JG 2, puis à la 7./JG 2, dont il prend le commandement le 9 juin 1941. Son palmarès s'étoffe lentement. Le 1er août, il reçoit la *Ritterkreuz* pour sa 20e victoire (il n'en a en fait que 18, deux n'ayant pas été officiellement homologuées) et sa promotion au grade de lieutenant.

Devenu capitaine, il prend la tête du III./JG 2 le 2 novembre 1942, en remplacement de « Assi » Hahn, transféré sur le front de l'Est. Il inaugure son commandement en abattant deux B-17 et un B-24 dans la même sortie, le 23 novembre. Le 14 février 1943, il réussit un triplé contre des Typhoon; il en est alors à 63 victoires. Deux jours plus tard, il reçoit les Feuilles de Chêne.

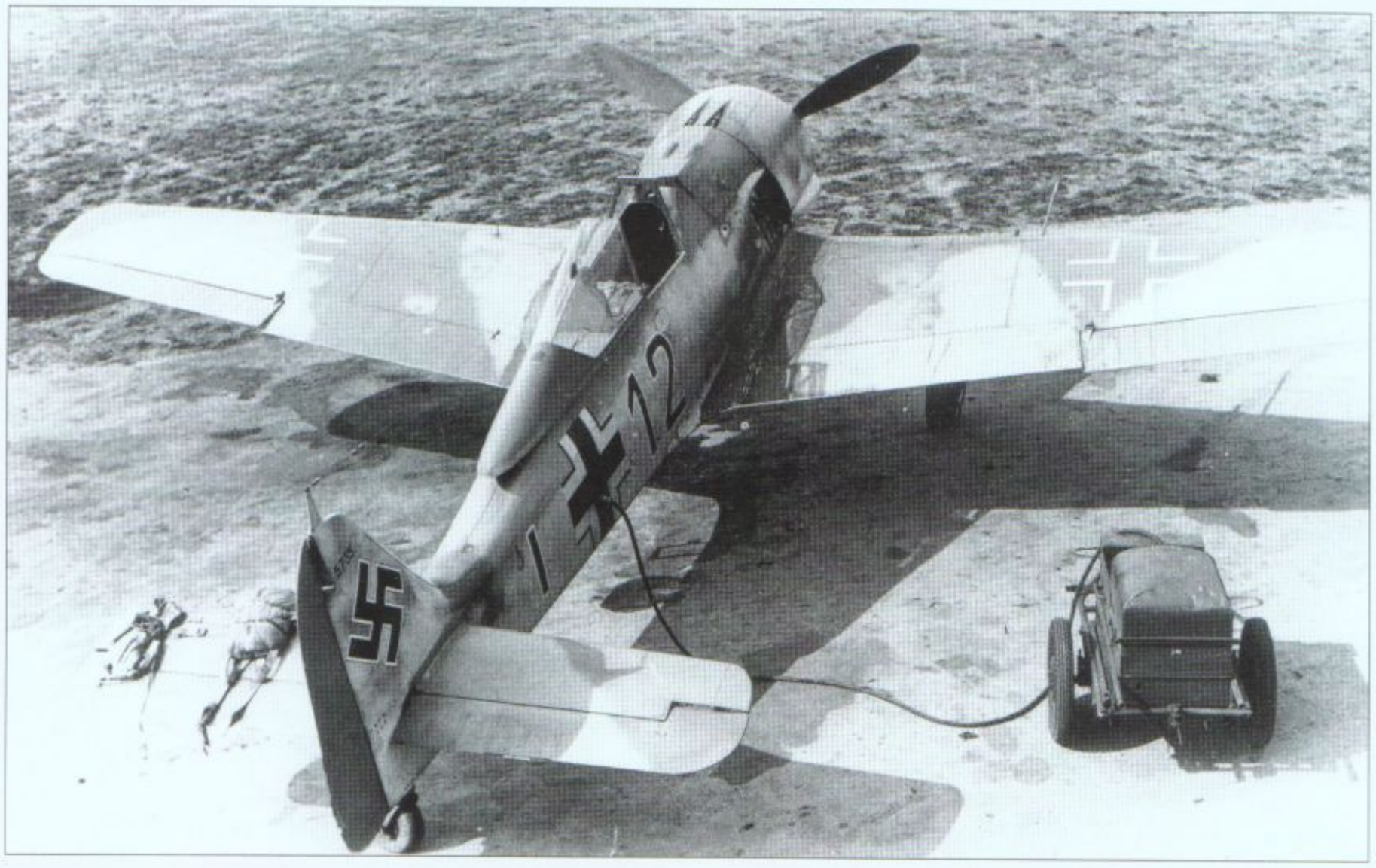
Le 22 juin 1943, il « poivre » le P-47 du futur as américain Robert Johnson (56th *Fighter Group*), qui n'est alors qu'un jeune « *rookie* » sans expérience, n'ayant remporté qu'une seule des 27 victoires qu'il comptera à la fin de la guerre.

Le 1er juillet, il prend le commandement de la JG 2 en remplacement de Walter Oesau.

Le 6 septembre 1943, avec trois B-17 abattus en 19 minutes, il dépasse le nombre de 80 victoires d'une unité. Le 1er décembre, Egon Mayer revendique trois Thunderbolt. Le 7 janvier 1944, ce sont un B-17 et trois B-24 qui tombent sous ses rafales. Il en est à 98 victoires.

Sa centième victime, un P-47, tombe le 5 février. Il est le premier pilote à obtenir 100 victoires sur le front Ouest et le second, derrière Marseille, contre l'aviation anglo-saxonne. Cet exploit aurait bien mérité les Glaives. Il va les recevoir le 2 mars 1944, mais à titre posthume. Ce jour-là, il tombe victime de Thunderbolt du 358th *Fighter Squadron* près de Montmédy.

En 353 missions de guerre, Egon Mayer a remporté 102 victoires, toutes à l'Ouest. Avec 25 quadrimoteurs à son tableau de chasse, il se classe à la septième place du palmarès informel des « tueurs de *Viermots* ».



Le Fw 190A-4 (WNr 5735) du *Hauptmann* Bruno Stolle, commandant la 8./JG 2. Cette escadrille avait abandonné depuis longtemps le rouge réglementaire de ses marques tactiques pour le noir. (Collection Chris Goss)

Kurt Bühligen (*Kdr* II./JG 2), tous deux auteurs d'un triplé contre les B-17, le premier en dix-neuf minutes. Le *Leutnant* Werner Beckers (4./JG 2) revendique pour sa part deux B-17 et un P-47.

Réorganisation

Dans le cadre du renforcement des unités de chasse, le 21 septembre 1943 intervient une profonde réorganisation de l'escadre, avec la création qu'une quatrième escadrille par groupe. Appliquant l'adage « pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? », c'est à un véritable jeu de chaises musicales que va se livrer le haut état-major de la Luftwaffe – le lecteur pourra en juger en se reportant au tableau en page 46. En définitive, la montagne accouche d'une souris, puisque cette réorganisation n'amène la création que d'une seule escadrille, la 10./JG 2. Celle-ci, sous le commandement du *Hauptmann* Schenkbier, sera temporairement affectée à la défense du Reich, sous la tutelle de la 3. *Jagddivision*.

Après les durs combats de l'été, la fin de l'année 1943 est beaucoup plus calme, tout au moins pour la JG 2. Contrairement à l'escadre-sœur, la JG 26, la JG 2 n'a perdu aucun *Gruppenkommandeur* au cours de l'année 1943. En revanche, elle a perdu cinq *Staffelkapitäne*. Outre Ferdinand Müller, déjà mentionné, sont également tombés en combat le *Leutnant* Horst Hannig (2./JG 2) le 15 mai, le *Leutnant* Kurt Goltzsch (5./JG 2) le 4 septembre, le *Leutnant* Werner Beckers (4./JG 2) le 8 septembre et le *Leutnant* Wilhelm Flegel von Farnholz (7./JG 2) le 26 novembre, ce dernier étant abattu à Brie-Comte-Robert par des P-47D du 78th *Fighter Group*.

Deux de ses grands as ont été blessés, le *Hauptmann* Erich Hohagen, contraint à un atterrissage forcé le 16 septembre après un combat contre des B-17 près de Rennes, et le *Leutnant* Josef Wurmheller en atterrissant sous les bombes à Vannes le 23 septembre.

ORDRE DE BATAILLE DE LA JG 2
31 décembre 1943

Stab/JG 2	5 Fw 190A-6	Cormeilles-en-Vexin
I./JG 2	28 Fw 190A	Conches-en-Ouche
	12 Bf 109G-6	
II./JG 2	49 Bf 109G-6	Vitry-en-Artois
III./JG 2	33 Fw 190A	Cormeilles-en-Vexin

1944 – L'année de tous les dangers

En janvier 1944, probablement le 27 lors de l'interception par le I./JG 2 d'un raid de la 15th *Air Force* sur Istres et Salon, la JG 2 revendique sa 2 000e victoire. Elle devance la JG 26 d'un petit mois. Ce qui peut paraître un exploit pour deux escadres qui n'ont combattu que contre les Alliés occidentaux, ne constitue en fait que le chant du cygne pour une Luftwaffe aux abois. Le temps des victoires est désormais révolu. Au cours du premier mois de l'année, la JG 2 perd son *Geschwader Adjutant*, le *Hauptmann* Fritz Edelmann et trois commandants d'escadrille.

Les Bf 109G-6 et les derniers modèles de Fw 190A ne font désormais plus le poids face aux premiers P-51 Mustang qui commencent à faire leur apparition et aux nouvelles versions du Spitfire à moteur Griffon. La chasse allemande a un besoin urgent de machines performantes à la hauteur de celles de leurs adversaires. La JG 2 les attendra près d'un an.

Lancée le 20 février et s'étalant jusqu'au 25, la grande offisensive aérienne alliée, baptisée « Argument » mais mieux connue sous le nom de « Big Week », va littéralement briser les reins de la chasse allemande en la contraignant à une guerre d'usure qu'elle n'a pas les moyens de gagner. En six jours, la RAF et l'USAAF accomplissent 6 151 sorties de bombardement et 3 673 de chasse. Les pertes s'élèvent à près de 20% des effectifs engagés, mais les Américains peuvent y faire face, ce qui n'est pas le cas de la Luftwaffe. Et ce n'est qu'un début.

La pression sur la JG 2 se fait nettement sentir par la perte de dix-huit pilotes tués en janvier, vingt-six en février. Le pire reste à venir. La « Richtofen » perd deux *Kommodores* en

Alignement de Bf 109G-6 de la 4./JG 2 à Vitry-en-Artois, début 1944.
(Bundesarchiv-Coblence)

moins de deux mois. L'*Oberstleutnant* Egon Mayer tombe le 2 mars, victime de P-47 du 358th *Fighter Squadron* lors de l'attaque d'un « box » de B-17. Un mois plus tôt, le 5 février, en abattant un Thunderbolt près d'Argenton, il était devenu le premier as allemand à avoir remporté 100 victoires sur le front Ouest. Il recevra les Glaives à titre posthume. Il est remplacé par un as discret, le *Major* Kurt Ubben, dont la carrière à la tête de la « Richthofen » est météorique. Il est descendu le 27 avril par des P-47 du 359th *Fighter Squadron* près de Reims. Selon certains témoins, il n'a pas eu le temps de s'extraire de son Fw 190A-8/R2, selon d'autres, il a sauté trop bas. Kurt Ubben, titulaire de la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne et de 110 victoires (dont 20 à l'Ouest) au moment de sa mort, avait fait le plus clair de sa carrière au III./JG 77 avant de prendre le commandement de la JG 2.

Il est remplacé par l'*Oberstleutnant* Kurt Bühligen, l'un des plus anciens pilotes de la JG 2, escadre au sein de laquelle il a gravi tous les échelons depuis celui de *Feldwebel* jusqu'à celui de lieutenant-colonel et de *Kommodore*.

Après un mois légèrement plus calme, avril s'achève sur l'un des plus féroces engagements qu'a connus la JG 2 depuis le début de l'année. À la suite de violents combats contre des B-17 escortés par des P-47 et des P-51 au sud d'Orléans, le III./JG 2 perd treize pilotes pour quatre quadrimoteurs et un P-51 revendiqués. La 8th AF signale la destruction d'un seul B-17.

Le *Hauptmann* Kurt Bühligen, *Kommandeur* du II./JG 2, devant un Bf 109G de la 5e escadrille.
(Bundesarchiv-Coblence)

Sie kommen !

Début juin, la veille du débarquement allié en Normandie, la situation est la suivante :

– I./JG 2 : 19 Fw 190 (principalement des A-8), *Major* Erich Hohagen, base principale à Cormeilles-en-Vexin, bases secondaires à Boissy-le-Bois et Nancy;

– II./JG 2 : 13 Bf 109G-6, *Hauptmann* Georg Schröder, alors en « rafraichissement » [3] à Gütersloh (Allemagne);

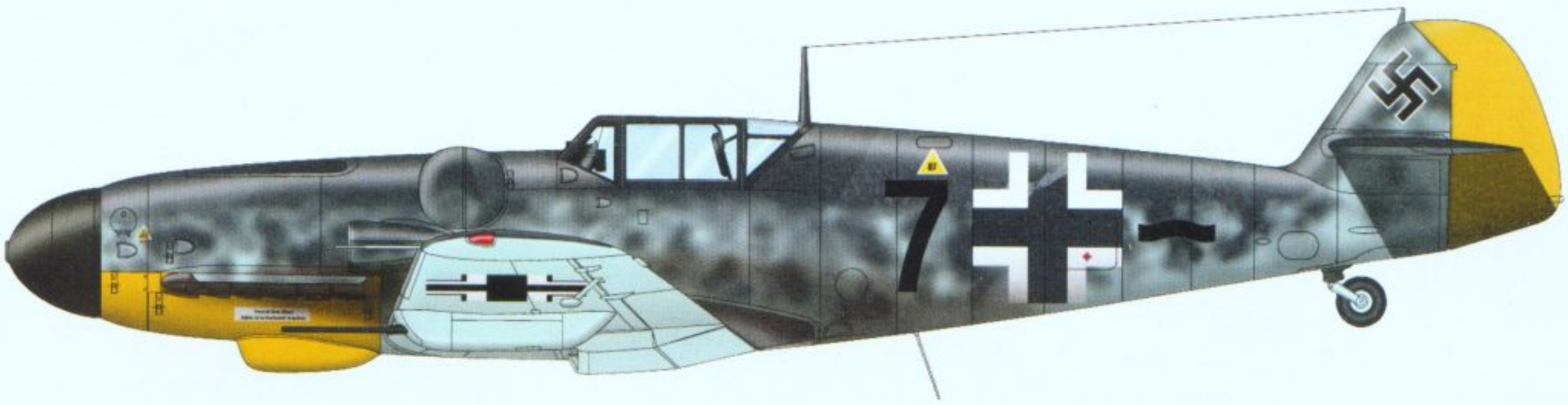
– III./JG 2 : 29 Fw 190A-8, *Hauptmann* Herbert Huppertz, base principale : Fontenay-le-Comte.

Comme on le voit, seuls deux groupes sont immédiatement disponibles le matin du 6 juin, et encore, le III./JG 2, inexplicablement envoyé en Vendée quelques jours plus tôt, doit-il d'abord réintégrer son ancienne base de Cormeilles-en-Vexin avant de pouvoir intervenir. Le II./JG 2 devra interrompre son séjour en Allemagne, mais il lui faudra une semaine pour revenir au front.

Le I./JG 2 est donc le groupe le plus en pointe pour intervenir dès l'aube au-dessus des plages de débarquement. Les Fw 190 décollent à l'aube et se posent à Creil où ils sont armés de lance-fusées sous les ailes. Le *Leutnant* Wolfgang Fischer de la 3. *Staffel* rapporte la suite [4] :

« *Vers 9h30, nous avons redécollé avec une douzaine de Focke-Wulf pour une première attaque sur des navires signalés dans le secteur britannique "Gold" en arrière de Bayeux, où les différents rapports*

[3] Le terme allemand est *Auffrischung*, signifiant que l'unité est en train d'être remise sur pied.
[4] *La Luftwaffe face au débarquement allié* – J-B.Frappé – Heimdal, Bayeux, 1999.



Messerschmitt Bf 109G-6
Leutnant Paul Müngersdorff
5./JG 2
Poix, été 1943.

Focke-Wulf Fw 190A-8
Major Kurt Bühligen
Kommodore JG 2
Creil, juin 1944.

Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr 210194)
Feldwebel Werner Hohenberg
4./JG 2
Merzhausen, 1er janvier 1945.

Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr. 600424)
7./JG 2
Stockheim, mars 1945.

© P-A. Tilley - 2003

Préparation d'une mission par le *Kommodore* Kurt Buhligen en personne dans la salle d'ops de Beaumont-le-Roger. (ECPA-D)

faisaient déjà état de nombreux incendies. Sans avoir été repérés –- le ciel était couvert aux 7/10e – nous avons dépassé l'embouchure de la Seine avant d'atteindre notre objectif sur lequel nous avons lancé notre attaque. Après avoir tiré nos fusées, nous avons attaqué des navires de débarquement, puis le rivage, avec les armes de bord et ce, jusqu'en avant du village de Ver-sur-Mer que les Alliés occupaient déjà.

« Lors du vol d'approche, nous avions pu observer un très grand nombre de chasseurs ennemis concentrés au-dessus des zones de débarquement, ce qui nous avait fait prendre conscience des risques qu'il y avait à poursuivre nos attaques. Aussi subitement que nous étions arrivés, nous avons repris le chemin du retour sans avoir laissé le temps aux défenses antiaériennes de tirer sur nous. En ce qui me concerne, une de mes fusées avait atteint un transport de troupes à la proue, probablement un navire de la classe "Victory". Notre atterrissage se fit non pas à Creil, mais vers Senlis [...]. *Lors du rapport de mission, le Lt Walterscheid confirma au* Kommandeur *mon coup au but sur le navire, ce qui me valut les félicitations du* Major *Hohagen. »*

Kurt Bühligen se prépare à décoller à bord de son Bf 109G-6/AS dont on aperçoit la dérive.
Le *Stab*/JG 2 a utilisé deux de ces appareils entre janvier et mars 1944.
Au fond, le célèbre château de Beaumont-le-Roger. (ECPA-D)

Kurt Bühligen

La particularité de Kurt Bühligen est non seulement d'avoir fait toute sa carrière à la JG 2, mais surtout d'y être arrivé comme sergent pilote et d'en être devenu le commandant avec le grade de lieutenant-colonel à la fin de la guerre.

Kurt Bühligen est né en décembre 1917 dans une petite ville de Thuringe. S'il est très tôt attiré par l'aviation, c'est comme mécanicien qu'il entre dans la Luftwaffe en 1936. Il commence sa reconversion comme pilote avant le début de la guerre et arrive comme *Unteroffizier* à la 4./JG 2 en juillet 1940. Il remporte sa première victoire, un Hurricane, le 13 août. Un an plus tard, il en est à 20.

Le 4 septembre 1941, il décroche la Croix de Chevalier. Promu *Leutnant* à la fin de l'année, il prend le commandement de son escadrille au début de 1942. Devenu *Oberleutnant* dans le courant de l'automne, il va se distinguer en Tunisie. Commandant le II./JG 2 par interim, il remporte plus de 40 victoires sur ce front.

Il est donc logique que, devenu *Hauptmann*, il prenne la succession d'Adolf Dickfeld à la tête du deuxième groupe en juin 1943. Le 17 juillet, il remporte sa 75e victoire. Le 2 mars 1944, après sa 96e, il est honoré des Feuilles de Chêne. Il est alors *Major*. Il remporte sa 100e victoire le 7 juin au-dessus du front de Normandie.

Le 1er mai 1944, il prend le commandement de la « Richthofen », dont il sera le neuvième et dernier *Kommodore*. Il reçoit les Glaives le 14 août.

Alors que le *Stab*/JG 2 a été transféré en Tchécoslovaquie dans les derniers jours de la guerre, Kurt Bühligen est contraint à un atterrissage forcé dans les lignes soviétiques à la suite d'une panne de moteur. Fait prisonnier, il ne sera relâché que cinq ans plus tard.

À la fin de la guerre, il compte plus de 700 missions de guerre et 112 victoires (toutes à l'Ouest) dont 24 quadrimoteurs.

Le I./JG 2 exécute quatre missions au cours de cette première journée et Kurt Bühligen, qui accompagne le premier groupe lors de l'une d'elles, revendique la première victoire de ce nouveau front aux dépens d'un P-47 – sa 99e victoire personnelle. De son côté, le III./JG 2, trop éloigné de la zone des combats, doit revenir sur son ancienne base avant de pouvoir exécuter sa première mission. Probablement lors du transfert, plusieurs combats avec l'aviation alliée

Le Bf 109G-6 « 7 noir » du *Leutnant* Paul Müngersdorff de la 5./JG 2 à Poix à l'été 1943. Cet appareil sera accidenté le 12 août 1943.
Le chiffre individuel est noir; il deviendra blanc quand la 5./JG 2 deviendra la première *Staffel* du II./JG 2 fin septembre 1943.
(Collection C. Goss)

permettent d'abattre trois Typhoon, dont deux sont crédités au *Hauptmann* Herbert Huppertz. Celui-ci obtient même une troisième victoire (également un Typhoon) au cours de la première sortie au-dessus des plages de débarquement lancée vers 18 heures. Dans la soirée, le III./JG 2, qui a fait escale à Senlis-Chamant où stationne le I./JG 2, se heurte à un groupe de chasseurs-bombardiers. Au terme d'un combat plutôt confus, neuf victoires sont revendiquées, dont deux P-51 confirmés à Huppertz. Le 6 juin coûte deux pilotes et trois appareils à la JG 2, tous appartenant au troisième groupe.

Le 7 juin, le *Kommodore*, Kurt Bühligen réalise un beau doublé contre des P-47, ce qui lui permet d'être le cinquième pilote, après Hans-Joachim Marseille (17.06.42), Joachim Müncheberg (13.03.43), Egon Mayer (05.02.44) et Werner Schroer (24.05.44) à franchir la barre des 100 victoires contre la seule aviation anglo-saxonne. Le *Hauptmann* Josef Wurmheller atteint également le chiffre magique de 100 victoires le 12 juin. Toutefois, comme neuf de ses victoires ont été acquises sur le front Est, il ne lui manque plus qu'un nombre équivalent de succès au-dessus de la Normandie pour rejoindre Mayer, Bühligen et Priller (100e victoire sur le front Ouest le 15 juin) – la chasse alliée en décidera autrement.

Tragédie en Normandie

Le 8 juin, le III./JG 2 perd son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Herbert Huppertz, descendu par des P-51 à une dizaine de kilomètres au sud de Caen. Il a réussi à sauter en parachute, mais son corps sans vie est retrouvé à proximité de l'épave de son avion. Josef Wurmheller le remplace à la tête du groupe.

Après être revenu d'Allemagne le 14 juin, le II./JG 2 accomplit sa première mission au-dessus de la Normandie le 17. Le bilan de la journée n'est guère brillant : un tué, un disparu, un prisonnier et six Bf 109G détruits, sans aucune victoire en contrepartie ! Comme toute la Luftwaffe, la « Richthofen » est particulièrement malmenée dès les premiers jours de l'invasion par une aviation alliée omniprésente et largement supérieure en nombre. Les pertes, qui ont commencé à enfler depuis le début de l'année 1944, atteignent désormais des sommets. En deux semaines, entre le 6 et le 13 juin inclus, elle perd huit pilotes

Le Bf 109G-6 « 28 blanc » du *Leutnant* Paul Müngersdorff de la 5./JG 2 pendant les opérations de Normandie, à l'été 1944.
Avec l'arrivée des Bf 109, tous les insignes distinctifs de la « Richthofen » ont disparu des avions. Seules ont subsisté les marques tactiques.
(Collection C. Goss)

Le Fw 190D-9 (WNr 210194) du *Feldwebel* Werner Hohenberg de la 4./JG 2 abattu le 1er janvier 1945 près de Liège pendant l'opération « Bodenplatte ». (USAF)

tués, six disparus et un prisonnier, ainsi que vingt-et-un avions détruits en combat. Parce que cette escadre d'élite compte de nombreux pilotes d'exception, elle a pu engranger dans le même laps de temps 38 victoires homologuées, mais la disproportion entre les pertes et les victoires est manifeste et, à terme, inquiétante.

Très exactement deux semaines après la disparition de Herbert Huppertz, le 22 juin le III./JG 2 perd son remplaçant, le *Hauptmann* Josef Wurmheller. Ce groupe détient le record peu enviable d'avoir perdu en trois semaines d'opérations deux commandants de groupe et quatre chefs d'escadrille ! De retour de mission vers 14h45, les Fw 190A, escortés par des Bf 109G du II./JG 2, sont pris à partie par deux *Squadrons* canadiens de Spitfire près de Domfront, dans la région d'Alençon. Wurmheller a probablement été abattu par le *Flying Officer* James W. Fleming du N° 441 (RCAF) *Squadron*. C'est le *Hauptmann* Siegfried Lemke qui prend les rênes du groupe.

Le 25 juin, une vaste opération combinant les trois groupes de la JG 2 est déclenchée dès l'aube. Une grande bagarre impliquant des P-38 et des P-51 se déroule entre Mézidon et Lisieux. Les Allemands revendiquent 12 Lightning et 2 Mustang, mais perdent 6 pilotes tués et 2 disparus.

Le 11 juillet, tandis que les sept derniers Fw 190A encore en état de vol sont remis au troisième groupe, le personnel du I./JG 2 est transféré au Schleswig-Holstein pour y être reconstitué. Lorsqu'il revient en France, le 13 août, la bataille de Normandie est définitivement perdue. Le sang neuf injecté ne sert qu'à allonger la liste des pertes. Face à une telle situation désespérée et devant ménager ses forces pour les futures batailles, le haut-commandement décide de retirer la JG 2 de France. Après un court passage en Belgique, le I./JG 2 gagne Merzhausen le 5 septembre, le II./JG 2 suit un parcours identique avant d'échouer à Nidda, via Francfort-Eschborn, et le III./JG 2 est envoyé près de Berlin, à Königsberg in der Neumark pour y être « rafraîchi ».

Le bilan de la campagne de Normandie est particulièrement catastrophique pour la JG 2 qui, malgré ses 141 victoires a laissé dans l'aventure 59 tués, 41 disparus et 11 prisonniers, pratiquement l'effectif théorique d'une *Geschwader* !

La défense du Reich

Le 28 septembre 1944, la JG 2 passe sous le contrôle du nouveau *Luftwaffenkommando West*. Bien que sa position soit clairement celle d'un bastion avancé, elle est, par la force des choses, directement impliquée dans la défense du Reich au même titre que les *Geschwadern* contrôlées par la *Luftflotte Reich*. À cette époque, comme toutes les autres escadres, elle reçoit des directives pour appliquer des marques tactiques consistant en une bande blanche entre deux bandes jaunes à peindre sur l'arrière du fuselage.

Avec le retour du III./JG 2 au front, en octobre, la JG 2 est à nouveau entièrement déployée. Le *General der Jagdflieger* Adolf Galland ayant en tête un plan grandiose pour frapper l'aviation alliée – *der große Schlag* – il renforce autant qu'il le peut les unités basées à la frontière allemande et s'efforce de leur donner le meilleur matériel disponible.

Le premier Fw 190D-9 est livré au *Stab* en novembre, suivi par trois autres en décembre. Les I. et III./JG 2 sont transformés sur ce nouveau modèle dans le courant de décembre, recevant respectivement 54 et 49 machines. Toutefois, cet appareil s'avère d'un pilotage délicat : onze sont cassés par le premier groupe en décembre et neuf par le troisième. De son côté, le II./JG 2 qui a perçu des Bf 109G-14 en octobre commence à recevoir des K-4 en décembre.

Le 23 décembre, des éléments des JG 2, JG 3 et JG 11 s'en prennent à une soixantaine de B-26 Marauder de la 9th *Air Force* qui bombardent un viaduc ferroviaire à Ahrweiler, près de Remagen. Pas moins de quinze B-26 des 386th et 391st *Bombardment Groups* sont abattus. Cependant, la chasse américaine veille au grain et envoie au tapis quatre Bf 109G et sept Fw 190 de la JG 2, dont au moins trois D-9 du III. *Gruppe*. Parmi les pilotes disparus figure l'*Unteroffizier* Burger de la 12. *Staffel* qui sera retrouvé encore à l'intérieur de son « long nez » en 1968 !

Si l'offensive des Ardennes, lancée le 16 décembre, a pu bénéficier d'une certaine impunité en raison d'un plafond bas et nuageux empêchant l'intervention de l'aviation alliée, le temps se découvre le 24 décembre. Alors, tout ce qui peut voler et porter des bombes se déchaîne et en

priorité sur les terrains de la Luftwaffe. Ceux de la JG 2 ont été désertés par leurs occupants, engagés au-dessus de la ligne de front. Néanmoins, un pilote du II./JG 2 qui tente de s'opposer à une vague de P-51 au-dessus de Nidda, est abattu, un second étant tué au sol lors de l'attaque du terrain de Merzhausen.

ORDRE DE BATAILLE DE LA JG 2
31 décembre 1944

Stab/JG 2	4 Fw 190D-9	Nidda
I./JG 2	38 Fw 190D-9	Merzhausen
II./JG 2	20 Bf 109G-14	Nidda
	9 Bf 109K-4	
III./JG 2	35 Fw 190D-9	Ettinghausen

« BODENPLATTE »

Le 1er janvier 1945 est déclenchée l'opération « Bodenplatte ». Nous ne nous étendrons pas outre mesure sur ce sujet qui a fait l'objet d'un long article dans Aéro-Journal n° 28.

Rappelons seulement que les trois groupes, le *Stab*, ainsi que le III./SG 4, prennent pour cible le terrain de St-Trond. La « Richthofen » laisse sur le carreau 23 pilotes tués ou disparus, 10 prisonniers et 4 blessés, soit 40% des effectifs engagés ! La 10./JG 2 perd à elle seule 7 pilotes, dont son chef, le *Leutnant* Christfeld Clemens. Le II. *Gruppe* est également éprouvé par la perte de son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Georg Schröder. Les pertes alliées à St-Trond n'ont jamais été relevées avec exactitude, les historiens britanniques se contentant d'écrire qu'elles furent « relativement minimes ».

Cette opération saigne à blanc la chasse allemande qui n'avait certes pas besoin de cela. La JG 2 ne participe à aucune opération pendant les deux semaines qui suivent. Le haut-commandement en profite pour transformer le deuxième groupe sur Fw 190D-9. Schröder est remplacé par le *Major* Walter Matoni, à son tour grièvement blessé en combat le 28 février 1945. Le remplaçant de Matoni à la tête du I. *Gruppe*, le *Hauptmann* Franz Hrdlicka, a tout juste le temps de décrocher les Feuilles de Chêne le 23 mars; deux jours plus tard, il est tué par des P-51.

Fin mars, les « Dora » sont utilisés comme bombardiers en piqué contre le fameux pont de Remagen – avec peu de réussite, apparemment. Le 2 avril, la JG 2 est incorporée à la *Luftflotte Reich*. Au milieu du mois, les trois groupes et le *Stab* sont repliés en Tchécoslovaquie. Le II./JG 2 est dissous à Karlovy-Vary le 25 avril. Les autres éléments de la « Richthofen » sont capturés par la 3e armée du général Patton.

Il manque un pilote à l'appel, et non des moindres, puisqu'il s'agit du *Kommodore* en personne. Parti en mission dans les lignes russes, l'*Oberstleutnant* Kurt Bühligen est victime d'une panne de moteur. Il tombe entre les mains des Soviétiques qui pousseront l'hospitalité jusqu'à l'accueillir pendant cinq longues années dans l'un de leurs nombreux camps.

Ainsi s'achève, sur les ruines du rêve fou d'un Reich millénaire, l'histoire de cette fière escadre commencée dix ans plus tôt. Avec 2 500/2 700 victoires, toutes remportées contre les aviations occidentales, la « Richthofen » a fait honneur à ses traditions.

Le début de la fin. Ce Fw 190D-9 (WNr 400271) du III./JG 2, portant les bandes de défense du Reich sur le fuselage arrière, a été abandonné en bordure d'un bois du côté d'Ettinghausen. (Collection J.V. Crow)

SOURCES

– *Jagdgeschwader 2 'Richthofen'* - J.Weal - Osprey

– *Focke-Wulf Fw 190 Aces of the Western Front* - J.Weal - Osprey

– *Jagdwaffe, Holding the West 1941-1943* - D.Wadmann & M.Pegg - Classic Publications

– *La Luftwaffe face au débarquement allié* - J-B. Frappé - Heimdal

– *Start im Morgengrauen* - W.Girbig - Motorbuch

– *Luftwaffe over Czech Territory* - J.Rajlich et al - Japo

– *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe, vol. I* - H. Obermaier - Verlag Dieter Hoffmann

– *Die Jagdfliegerverbänder der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945* (différents tomes) - J.Prien et al - Struve's Buchdruckerei und Verlag

– *Le Focke-Wulf 190* - J-Y.Lorant & J-B.Frappé - Docavia

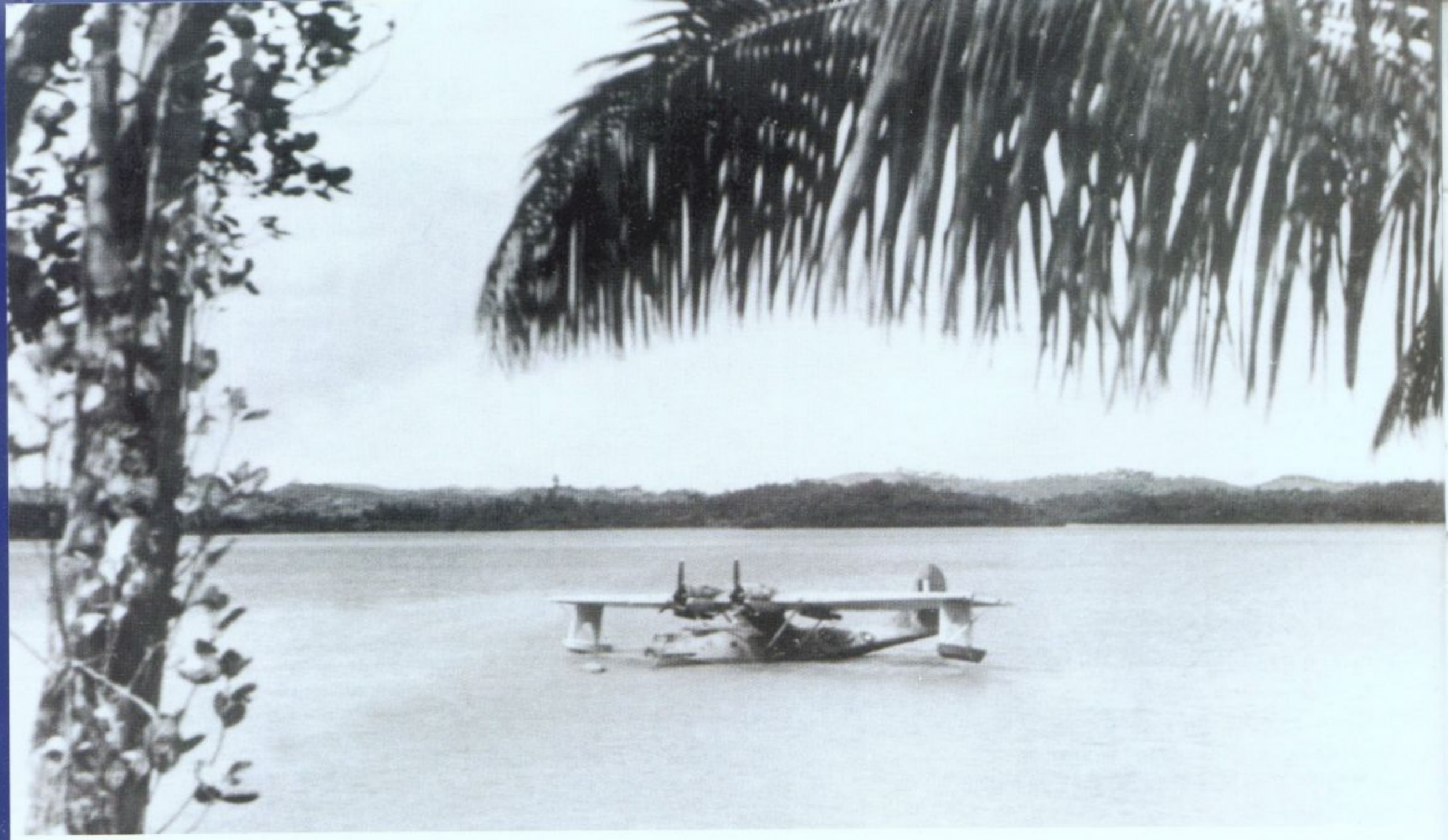
– *Major Hans 'Assi' Hahn* - J.Crandall - Eagle Editions

– *Major Helmut Wick* - H.Ringlstetter - Motorbuch

– http://www.ww2.dk/

– http://tonywood.cjb.net

Remerciements à Rolf Steiner pour son aide.



Ph. Listemann

Un Catalina du N° 413 *Squadron* au mouillage, probablement dans la baie de Koggala en 1944. Après les durs combats d'avril 1942, les « Tuskers » resteront dans cette zone, mais ils n'auront plus beaucoup d'occasions de rencontrer l'ennemi. (Sgt Ira Bennet via RCAF.com)

DANS LE CADRE de l'article XV du *British Commonwealth Air Training Plan* (BCAT P), les trois pays du Commonwealth concernés, soit l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande, entérinent avec la Grande-Bretagne un amendement qui revêt une importance toute particulière pour ces pays. Il stipule, en effet, que les élèves issus des écoles de pilotage doivent avoir leur nationalité identifiable et doivent être regroupés dans des unités spécifiques dans la mesure du possible. Cet amendement consenti par les Anglais vient en compensation des efforts de guerre demandés aux Dominions. Les Britanniques s'engagent à fournir le matériel de combat et à payer les soldes au taux en vigueur des pays respectifs (bien que le Canada reprendra ce dernier point à son compte en 1943). Quant à leur emploi tactique, les pays concernés ne sont avisés que lors de changement de théâtre d'opérations. C'est ainsi que les escadrons de la série 400 [1] vont voir le jour au cours de la guerre. Les Dominions espèrent ainsi avoir un meilleur contrôle sur leurs ressortissants, ce qui n'avait pas été le cas lors du premier conflit mondial. En dehors de leur valeur militaire, ces escadrons introduisent une nouvelle dimension politique qui n'est pas du goût de tous les Britanniques de l'époque, que se soit au niveau militaire ou politique. Des frictions apparaîtront parfois entre les Britanniques et les « coloniaux », ainsi que certains Britanniques se plaisent encore à appeler les ressortissants des pays du Commonwealth.

DES DÉBUT DIFFICILES

La création à Stranraer (Écosse) du premier escadron de reconnaissance côtière de la RCAF, le N° 413 *Squadron*, le 1er juillet 1941 entre dans ce cadre. Il est mis sous la responsabilité du 15 *Group* du *Coastal Command*. En 1941, la bataille de l'Atlantique faisant rage, la RAF cherche à augmenter ses forces pour protéger les nombreux convois qui traversent l'océan et la création du N° 413 *Squadron* comme escadron de reconnaissance sur hydravions est vivement souhaitée par la RAF. Le Catalina est alors un nouvel avion au sein du *Coastal Command*. Dans un premier temps et provisoirement, c'est un officier de la RAF, le *Wing Commander* V.H.A. McBratney qui en prend le commandement. Le Canada n'étant pas en mesure de fournir un nombre suffisant de Canadiens pour cette unité, la RAF y mute en conséquence des Anglais, que se soit pour le personnel navigant ou pour le personnel au sol. Certains ne sont pas forcément réjouis de se retrouver dans une unité canadienne ne disposant d'aucun prestige, même si cette mutation ne doit être que temporaire. Il est évident que l'enthousiasme que cette affectation déclenche n'est pas forcément le même pour un Anglais ou pour un Canadien. C'est le cas du commandant de l'unité qui se souvient de sa réaction lorsqu'il a appris ce qui l'attendait pour son premier poste de *Wing Commander* [2] : « *Qui voudrait piloter un foutu Catalina ? Qui voudrait affronter l'ennemi à bord d'un Catalina ? Pourquoi demander à un officier de la RAF d'encadrer un escadron de la RCAF ?* »

En ce qui concerne ce dernier point, la réflexion de McBratney est un peu surprenante pour un officier d'origine irlandaise ! Mais peut-être le choix a-t-il été dicté par ses origines mêmes, le haut-commandement estimant que l'osmose se ferait mieux qu'avec un officier anglais de pure tradition. Pour corser un peu l'affaire, en raison du dévelop-

[1] La séquence 400-445 a été réservée à la RCAF, 450-465 à la RAAF et 485-495 à la RNZAF.

[2] *Canadian Squadrons in Coastal Command*, A. Hendrie, Toronto, 1997.

LE SAUVEUR DE CEYLAN

Dans la grisaille monotone des patrouilles maritimes, le N° 413 *Squadron* de la Royal Canadian Air Force va connaître un moment de gloire. Il le doit à un homme, le *Squadron Leader* Leonard J. Birchall, surnommé « le sauveur de Ceylan ». Même si la sécurité de l'île n'a jamais été vraiment menacée par les Japonais, en sachant ce qu'il a enduré aux mains des Japonais, ce n'est finalement que justice !

pement des unités d'hydravions, le *Coastal Command* se trouve à court de pilotes en ce milieu de l'année 1941. C'est la raison pour laquelle le N° 413 *Squadron* va passer les trois premiers mois de son existence à former les équipages qui se sont portés volontaires. Ceux-ci proviennent tous d'unités du *Coastal Command* basées à terre, volant principalement sur Blenheim, et ont déjà une solide expérience des longs vols, ce qui va faciliter leur transformation.

Un premier Catalina, le Z2141 est pris en compte le 4 juillet 1941. Il est livré par un équipage de l'USN accompagné par le *Wing Commander* McBratney. Si ce dernier se trouve à bord, c'est autant pour des raisons politiques, les Américains étant toujours officiellement neutres, que pratiques, car il n'a jamais volé sur Catalina. Suivent les W8428 et AH566 le lendemain, le W8419 le 8 juillet, le W8422 le 20, le W8434 le 23, le AH569 le 27 et le AH556 le 30 juillet, portant le total à huit appareils. L'entraînement de jour puis de nuit commence très vite. Au cours du mois de juillet, le N° 413 *Squadron* réalise plus de 20 heures de vol d'entraînement. Au mois d'août, ce chiffre passe à près de 300 heures. Ce même mois voit aussi l'arrivée du *Wing Commander* R.G. Briese de la RCAF qui remplace McBratney en date du 19 août 1941. Briese était jusqu'alors à la tête du N° 13 (OTU) *Squadron* de la RCAF basé à Patricia Bay en Colombie-Britannique. Dans la foulée, deux anciens du N° 5 (BR) *Squadron* de Dartmuth en Nouvelle-Écosse arrivent pour prendre en charge les deux *flights* : les *Flight Lieutenants* L.H. Randall et J.C. Scott.

La prise de commandement de Briese est malheureusement marquée par un accident mortel le 23 août au cours d'un vol de nuit. Au décollage, le AH556, piloté par *Flying Officer* M.A.F. Hurst s'écrase peu de temps après avoir déjaugé. Le Catalina percute les flots et prend feu, tuant cinq des sept membres d'équipage à bord. Parmi les victimes, on trouve le pilote, le *Sergeant* P.J.N. Coady de la RCAF, le *Flying Officer* A.L. Fowler, Néo-zélandais servant dans la RAF et un officier de l'USN, l'*Ensign* D.A. Eldred qui sert à bord officiellement en tant qu'observateur neutre mais qui est en fait instructeur. Son corps ne sera repêché que le 10 septembre. La cinquième victime est *LAC* P.Q. O'Brien. L'enquête révélera que le compensateur avait été positionné en position « *nose down* », ce que les pilotes n'avaient pu voir à cause d'un manque d'éclairage du tableau de bord. Si l'équipage semble être international, il n'est absolument pas représentatif du personnel composant le N° 413 *Squadron*, qui reste à forte dominance britannique. Le mois de septembre se déroule sans incidents et l'entraînement se terminant, le nombre des heures de vol diminue; environ 160 heures sont effectuées au cours du mois.

Le N° 413 *Squadron* change de base et arrive à Sullom Voe, dans les îles Shetland, le 2 octobre 1941; ce sera sa base opérationnelle et l'unité passe sous la responsabilité du 18 *Group* du *Coastal Command*. Leur missions se résument en des vols de reconnaissance maritime sur les côtes norvé-

Les débuts du 413 au sein du *Coastal Command* sont pour le moins délicats. Pour aplanir les difficultés, il est décidé de l'envoyer outre-mer, à Ceylan, où l'on pense que le dépaysement se chargera de donner une plus grande cohésion à l'unité. (Imperial War Museum)

Les conditions d'installation plutôt spartiates que trouvent les Canadiens dans l'océan Indien sont bien mises en relief sur cette photo. N'empêche que le drapeau flotte !
(Sgt Ira Bennet via RCAF.com)

giennes, l'escorte de convois et exceptionnellement des misions à caractère spécial sur la Norvège. À cette période, les Canadiens ne représentent que 10% de l'effectif de l'unité. La première sortie opérationnelle est réalisée le 6 octobre, plus de six mois après la création de l'escadron. Le *Flight Lieutenant* R. Thomas, un Sud-africain servant dans la RAF, décolle à bord du AH561 à 7h00 locales pour une escorte de convoi. Ce convoi n'ayant pas appareillé, le AH561 est rappelé prématurément. Une douzaine de sorties sont effectuées les jours suivants jusqu'au 22 octobre 1941. Ce jour-là, le AH566/QL-G décolle aux mains du *Flying Officer* Proby à 02h34 locales pour une reconnaissance spéciale le long des côtes norvégiennes dans les environs de Tromso. Le *Wing Commander* Briese, dont c'est la première mission, a pris place comme observateur. L'avion et son équipage de neuf hommes ne reviendront pas. C'est un coup dur pour le N° 413 *Squadron*. Mais le moral de l'unité est encore atteint deux semaines plus tard. Au cours d'une tempête, l'une des pires qu'ait connues les îles Shetland depuis quarante ans, quatre Catalina sont perdus à leur mouillage. Deux coulent (W8422 et Z2141) et deux sont si gravement endommagés (W8419 et AH569) qu'ils sont finalement radiés pour servir de stock en pièces détachées. On peut facilement imaginer que cet événement n'a pas du faire plaisir au quartier général du *Coastal Command* qui se plaignait déjà de ne pas disposer d'assez de Catalina ! [3]

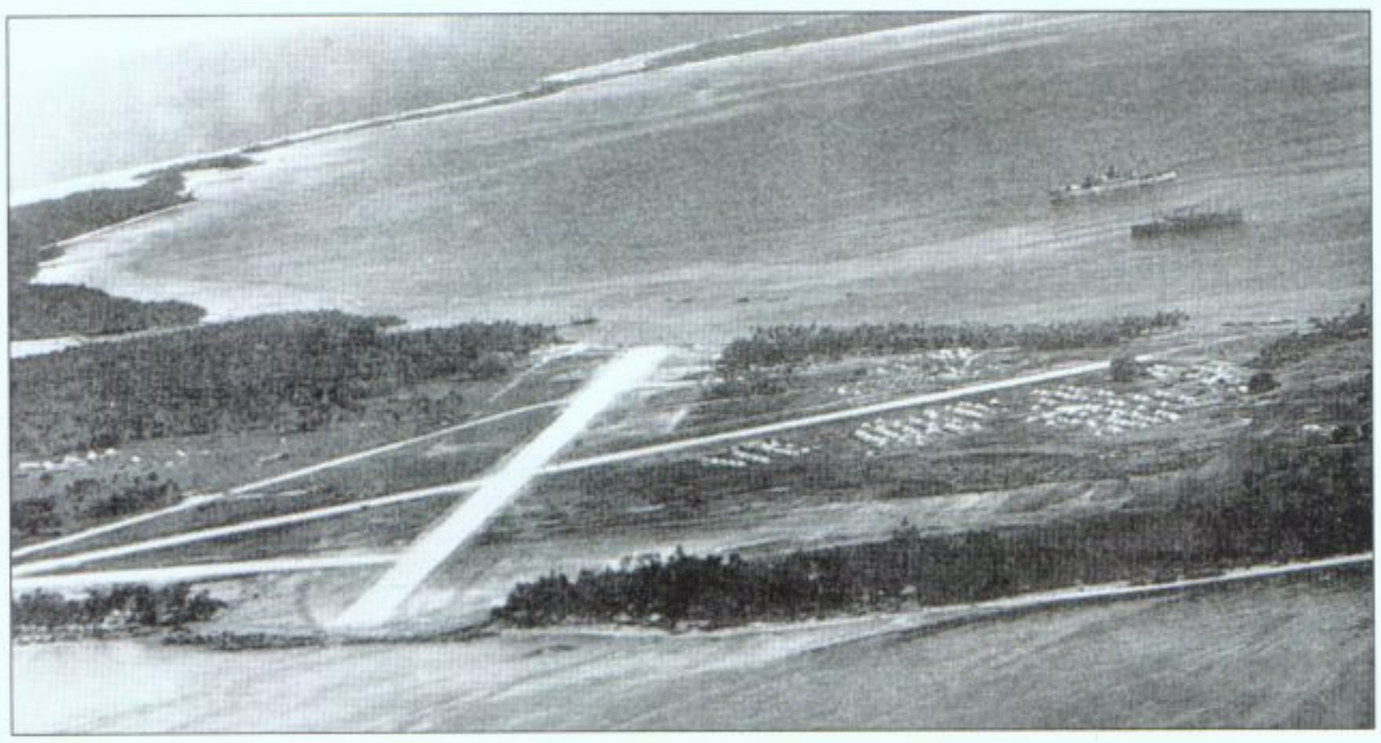
C'est le *Squadron Leader* S.R. Gibbs, un Canadien servant dans la RAF, qui assure l'intérim à la tête de l'escadron jusqu'à l'arrivée du *Wing Commander* J.D. Twigg (RCAF) le 19 novembre 1941, dont c'est le premier commandement outre-mer. Une météo peu favorable en cette fin d'année 1941 pèse sur le rendement de l'escadron. De 23 sorties et 200 heures de vol de guerre en octobre, l'activité décroît à 16 et 100 pour le mois de novembre et 10 et 65 pour le mois de décembre. En ce qui concerne le personnel, le N° 413 *Squadron*, bien qu'officiellement unité canadienne, est toujours très majoritairement constitué de Britanniques (voir tableau ci-dessous).

1942, L'EXIL

L'année 1942 commence plutôt mal. Le 2 janvier, le W8434/QL-F est détruit lors d'un décollage de nuit. Il percute la mer après avoir heurté un mât, fort heureusement et miraculeusement sans conséquences majeures pour l'équipage; mais l'avion est néanmoins rayé des listes. À partir du 17 janvier, le N° 413 *Squadron* reçoit le renfort provisoire d'un trio de Catalina du N° 210 *Squadron* et de deux autres du N° 240 *Squadron*. Le mois de janvier est assez calme, toujours à cause de la météo, les statistiques faisant état d'une quinzaine de sorties, représentant 170 heures de vol de guerre. Le mois de février est un peu meilleur, avec 240 heures de vol de guerre, mais il est surtout marqué par l'annonce du départ du 413 pour Ceylan.

Depuis deux mois, le Japon est entré en guerre, bousculant les forces alliées en Asie et dans le Pacifique. En ce début d'année, les Alliés sont très inquiets de la progression des forces japonaises que rien ne semble devoir arrêter. La défense de Ceylan dans l'océan Indien devient une préoccupation majeure pour les Britanniques qui ignorent que cette île ne constitue pas une priorité pour le Japon. La Royal Navy est considérablement renforcée dans le secteur au cours du premier trimestre, mais l'amiral Somerville, commandant des forces navales dans la région, fait savoir à Londres que les navires de Sa Majesté ne pourront pas défendre l'île à eux seuls et qu'un renfort aérien serait bien plus efficace. Pour plus de sécurité, il fait mouiller sa flotte dans la base secrète d'Addu (un atoll au sud des Maldives). Toute défense qui se veut efficace a besoin d'yeux. La RAF y pourvoit en envoyant une unité de Catalina pour renforcer le N° 205 *Squadron* déjà sur place, au grand désespoir du *Coastal Command* qui se considére déjà comme pauvre en la matière. Les Catalina doivent jouer le rôle de poste de veille avancé tout en continuant leurs missions de lutte anti-sous-marine. En effet, les sous-marins japonais sont déjà présents en nombre dans l'océan Indien. Le choix du N° 413 *Squadron* n'est peut-être aussi innocent que cela puisse paraître. Depuis sa création, il a déjà suscité quelques polémiques. La perte de quatre Catalina au cours de la tempête a fait naître une certaine suspicion chez quelques responsables

La base secrète de l'atoll Addu, aux Maldives, où le 413 entretient un détachement régulier.
(Imperial War Museum)



[3] Ce fait, pourtant pas banal, n'apparaît nulle part dans le journal de marche (ORB) du N° 413 *Squadron*. Allez savoir pourquoi !

ORIGINE DU PERSONNEL DU N° 413 *SQUADRON* AU 31.12.41

Officiers RCAF		*Autres RCAF :*	
Navigants :	3	Navigants :	15
Au sol :	6	Sol :	30
Officiers RAF		*Autres RAF*	
Navigants :	19	Navigants :	57
Sol :	1	Sol :	148

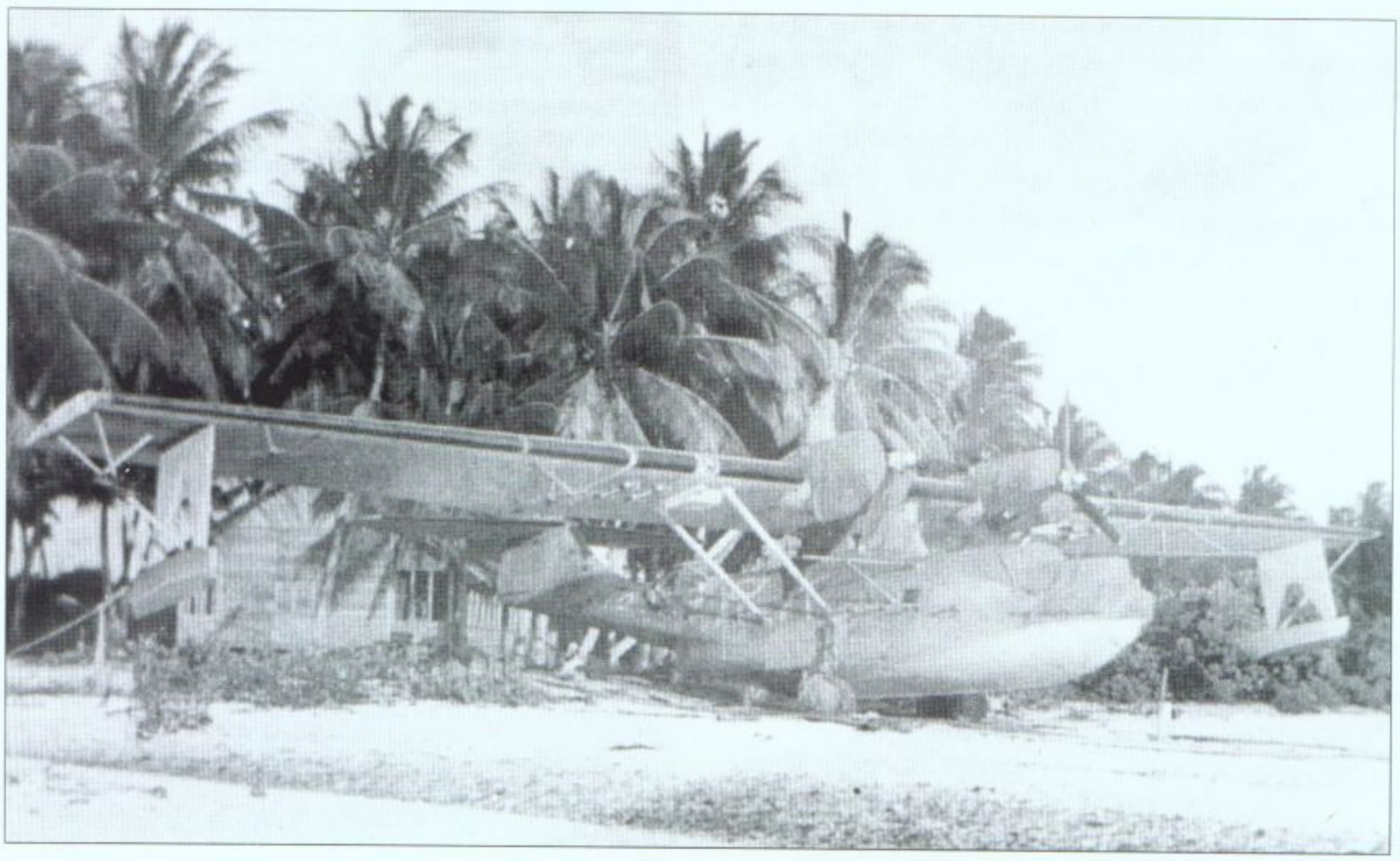
locaux sur la compétence des cadres canadiens à bien gérer une unité de ce type. De plus, un conflit de personne a éclaté entre le *Wing Commander* Twigg et le commandant de la base de Sullom Voe, au point que la RAF a fortement suggéré aux Canadiens de remplacer Twigg. Mais, évidemment le bureau outre-mer de la RCAF a mis ce différend sur le compte du commandant britannique. Néanmoins, Twigg est muté au N° 408 *Squadron* et ne sera pas envoyé dans l'océan Indien [4]. Il est remplacé par le *Wing Commander* J.L. Plant (RCAF). Au cours de sa présence en Europe, le N° 413 *Squadron* aura effectué 785 heures de vol de guerre en 84 sorties.

Autres mauvais débuts !

La plus grande partie du mois de mars est consacrée aux péparatifs du départ. Le *Squadron* connaît de plus une profonde mutation, car avant de partir, les Canadiens ont insisté pour que le personnel devienne majoritairement canadien. Le premier Catalina à arriver à Koggala, dans le sud de Ceylan, est l'avion du *Flight Lieutenant* Thomas (W8421/Y), le 28 mars 1942. Trois autres suivent jusqu'au 6 avril. Thomas arrive juste à temps car les services de renseignements anglais prévoient une invasion imminente. Connaître la position de la flotte japonaise de l'amiral Nagumo devient donc vitale. Thomas n'a pas vraiment le temps de s'acclimater et est envoyé en renfort du N° 205 *Squadron* dès le 2 avril. Deux jours plus tard, Thomas repart, mais le N° 413 *Squadron* fait décoller aussi le AJ155/A du *Squadron Leader* L.J. Birchall (RCAF) qui est arrivé la veille. Il raconte [5]: « *Nous sommes arrivés vers midi et fumes autorisés à nous reposer jusqu'au lendemain midi. D'après ce que j'avais pu recueillir, les choses étaient plutôt confuses et personne ne semblait savoir ce qui se passait exactement. Ce que nous savions pertinemment c'est que la guerre approchait et nous nous n'étions pas en train de gagner. Il y avait un manque d'avion de reconnaissance maritime et notre arrivée était plutôt bien vue.* »

Il n'aurait donc pas dû faire cette mission, mais le Catalina hollandais qui était prévu est devenu indisponible et devant la gravité de la situation, le commandant de la base demande à Birchall d'exécuter la mission même si son équipage a connu moins de 24 heures de repos. Birchall accepte. La zone de surveillance se situe à quelque 250 miles au sud de Ceylan. L'avion décolle peu avant 01h00 et Birchall se retrouve sur zone au petit jour. L'avion commence sa mission en volant à 2 000 pieds. L'équipage sait qu'elle sera longue, car le Catalina est encore équipé de ces réservoirs supplémentaires qui lui permettent de voler pendant plus de 32 heures. La patrouille se déroule sans problème, elle est même monotone. L'avion quadrille la mer par tronçons successifs : 150 miles vers l'est, 50 miles vers le sud, 150 miles vers l'ouest et 50 miles vers le sud. Après d'interminables heures, Birchall pense à rentrer mais, par acquit de conscience, il décide de faire un dernier circuit. Il en profite aussi pour faire le point en s'aidant de la lune naissante, selon la suggestion de son navigateur, le *Warrant Officer* G.C. Onyette, l'autre et unique membre de la RCAF de cet équipage. En effet, comme Birchall n'a pas eu le temps de connaître les approches pour amerrir à Koggala de nuit, il doit rentrer de jour. Au moment où Birchall décide de prendre le cap de retour, l'un des membres d'équipage prévient qu'il distingue des silhouettes de bateau à l'horizon. N'ayant rien d'autre à faire, Birchall de dirige donc vers le point signalé. Très vite, il devient évident que c'est la flotte japonaise. Birchall se souvient [6] : « *Dès que nous nous sommes assez rapprochés pour pouvoir identifier le navire de tête, nous avons su à ce moment-là ce que nous avions découvert et plus nous nous rapprochions, plus nous pouvions voir de navires. Il était donc indispensable de continuer pour pouvoir les identifier et les compter tous. À partir du moment où ce travail serait effectué, il y avait peu de chance de quitter les lieux vivants.* »

[4] Il périra en mission le 28 août 1942 au cours de l'une des dernières sorties du N° 408 (RCAF) *Squadron* sur Hampden.
[5] *Burma Liberators, RCAF in SEAC*, J.R.W. Gwynne-Timothy, Next Level Press, Toronto, 1991.
[6] *Canadian Flying Operations in South East Asia 1941-1945*, T.W. Melnyk, Ottawa, 1976.



Les mécanos ont tiré au sec ce Catalina pour procéder à sa maintenance.
Les Catalina du 413 ont conservé leurs cocardes à rond rouge pendant quelques mois après leur arrivée précipitée.
(Sgt Ira Bennet via RCAF.com)

Pour le Catalina, passer inaperçu dans ce ciel sans nuage relève du miracle et il n'aura pas eu lieu. Déjà, les premiers chasseurs japonais décollent de leur porte-avions. Une course contre la montre démarre. Birchall ajoute : « *L'opérateur-radio a commencé à émettre, mais cette fois, les chasseurs étaient sur nous. Nous avons essayé de trouver refuge dans un nuage, mais il n'y en avait aucun. Il s'en sont pris tout de suite au compartiment radio et au milieu de la troisième transmission, il sont parvenus à atteindre ce compartiment avec un obus explosif qui a mis fin à toute communication. Nous avons tenté de nous enfuir en vain. Sans réservoirs auto-obturants, des jets d'essence enflammés s'engouffraient et se répandaient dans la coque. Sachant que nos réservoirs supplémentaires se trouvaient dans cet endroit, nous étions condamnés. Nous avons pu éteindre le feu à deux reprises, mais à la troisième ce fût impossible. J'ai alors senti que l'avion commençait à se disloquer. C'est à ce moment précis que le navigateur s'approcha du mécanicien de bord pour lui dire "*Pour l'amour de Dieu, dis au Skipper de retourner à la base*". Ce fut peut-être le premier ordre que j'avais reçu depuis le début de la guerre que je n'ai pu exécuter. La seule chose que je pouvais faire est de tenter de me poser. Ce fut risqué, mais nous avons réussi à poser ce bon vieux coucou sur l'eau. Nous avons enfilé les* Mae West *aux deux gars salement touchés et les avons balancés par-dessus bord.* »

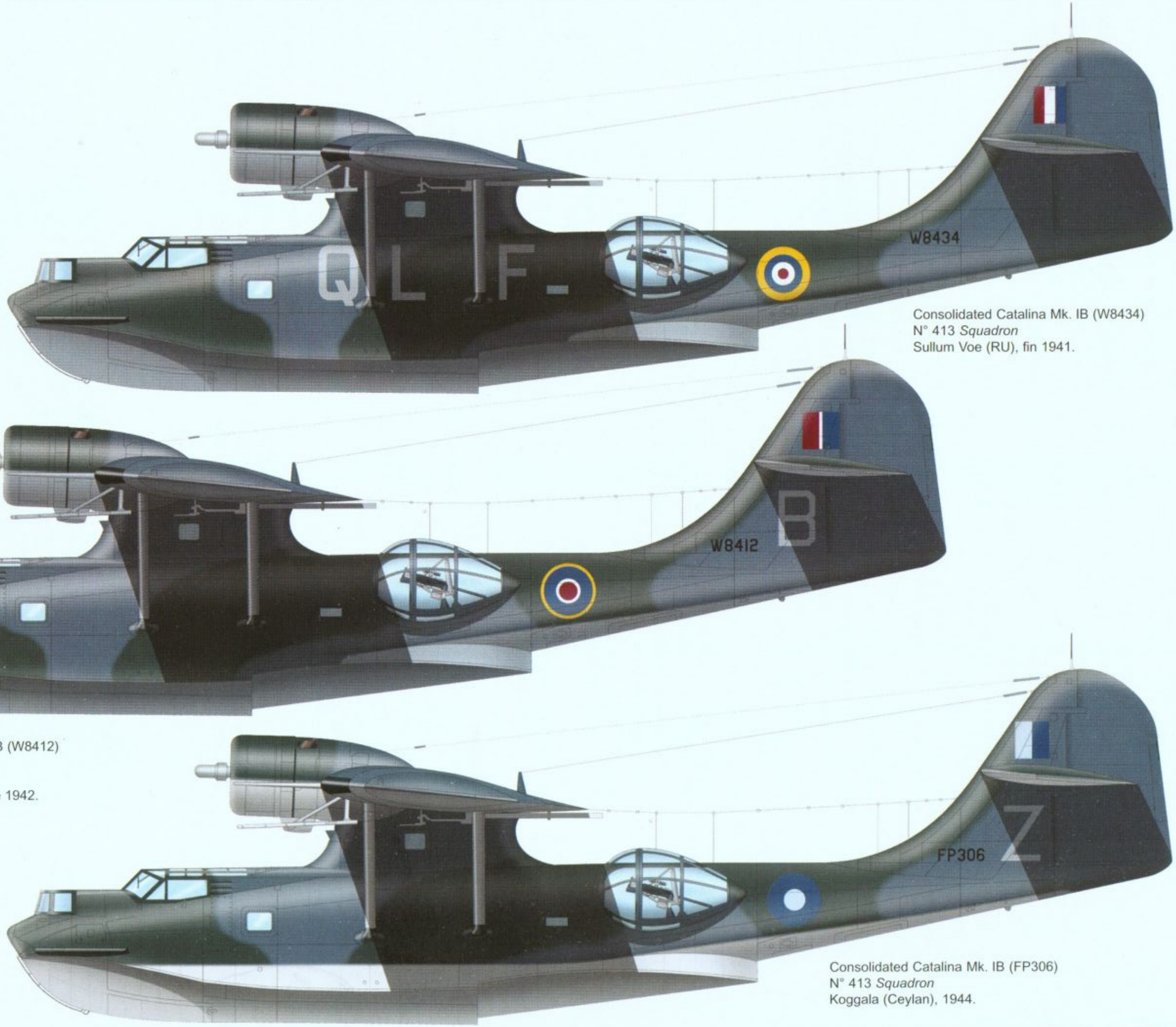
En effet, plusieurs membres de l'équipage ont été touchés, comme le *Sergeant* J. Henzell, mitrailleur de nez, qui a reçu un coup direct à la tête et le *Sergeant* L.A. Calorossi, mitrailleur de sabord a été gravement blessé à la jambe par des éclats qui l'ont à moitié arrachée. Le radio, le *Sergeant* F.C Phillips, est aussi touché mais plus légèrement. Même Birchall a été blessé à la jambe droite par un éclat d'obus qui a atteint son tableau de bord. Tout l'équipage, sauf Calorossi qui coulera avec la machine, parvient à s'extraire du Catalina et à s'en éloigner à la nage à travers des flaques d'essence en feu, tout en restant sous l'attaque incessante des Japonais. Les hommes veulent en plus s'éloigner très vite de l'épave qui sombre, car ils ont peur que les charges de profondeur n'explosent en coulant, ce qui leur serait fatal. Les *Sergeants* J. Hentzell et I.N. Davidson sont littéralement hachés par les tirs des avions japonais et sont tués. Les survivants sont repêchés par le destroyer japonais *Isokaze*. Ils sont tous blessés à des degrés divers, l'un d'entre eux ayant une fracture ouverte à la jambe après avoir reçu une balle. Ils sont de suite interrogés, car les Japonais veulent savoir ce qui a été transmis. Les Japonais n'hésitent pas à employer la violence physique pour parvenir à leur fins et Birchall, du fait de son rang, esst violemment frappé à plusieurs reprises. Malgré ces mauvais traitements, Birchall et ses hommes maintiennent toujours le fait qu'ils n'ont pas eu le temps d'envoyer le moindre message à Colombo (la capitale de Ceylan). Ce jeu a failli réussir jusqu'à ce que les Japonais interceptent un message de Colombo demandant au Catalina de renvoyer son premier rapport ! Cela déclenche la fureur des Japonais qui s'acharnent une nouvelle fois sur l'équipage avant de l'enfermer dans une pièce étroite et suffocante, où seuls trois hommes peuvent s'allonger en même temps. Aucun d'eux ne recevra le moindre soin médical pendant leur « croisière ». Les six hommes passeront le reste de la guerre en prison.

Leonard Birchall
« Le sauveur de Ceylan »

Leonard Joseph Birchall est né en juillet 1915 à St Catherines, Ontario. Il s'engage dans l'armée canadienne en 1933 et entre au collège militaire royal. Il intègre le corps royal de transmission canadien l'année suivante. Il bifurque dans la RCAF peu de temps après et reçoit son brevet militaire en mai 1938. Il est muté au N° 5 (BR) *Squadron* à Dartmouth en Nouvelle-Écosse sur hydravion. En 1940, il est affecté à l'état-major du *Eastern Air Command* comme spécialiste des transmissions, puis rejoint Winnipeg comme officier responsable de navigation au N° 2 *Training Command*. En 1941, il est muté en outre-mer au N° 413 *Squadron*.

Il est l'un des premiers à arriver à Ceylan et est fait prisonnier le 4 avril 1942. D'abord recueilli sur un destroyer japonais, il est transféré avec ses compagnons d'infortune sur le porte-avions de l'amiral Nagumo, l'*Agaki*, le 7 avril. Là, ils sont interrogés, le plus souvent avec brutalité, goûtant régulièrement aux coups de bambou. Le 22 avril, ils arrivent enfin à Yokohama au Japon. Entre les docks et la ligne de chemin de fer, Birchall, Kenny et Onyette traversent une foule enragée proférant des insultes et prête à les lyncher au moindre signal. Ils sont ensuite envoyés à Ofuna dans un camp spécial tenu par la marine japonaise dans le but de les interroger. Ce camp n'étant pas sur la liste officielle des camps de prisonniers de la croix Rouge, leur survie ne dépend que de leurs tortionnaires. Leur traitement est dur, recevant plus de coups que de nourriture. Vers la fin de 1942, Birchall et ses camarades sont transférés grâce à l'arrivée d'un équipage américain de PBY qui dispose d'informations plus récentes aux yeux des Japonais. Ils échouent dans un camp près de Yokohama. Birchall y reste jusqu'à la fin de la guerre comme chef de camp en tant qu'officier dans le grade le plus élevé. Il est traîné devant une cour martiale suite à une altercation avec un gardien et condamné à être fusillé. Il est amené devant le peloton d'exécution, mais un contrordre intervient pour lui signaler qu'un tel honneur ne peut être accordé qu'à un homme respectable et qu'en conséquence il aura juste la tête tranchée. C'est en attendant son sort à genoux et les yeux bandés qu'il apprend qu'il ira finalement en quartier d'isolement.

Libéré en octobre 1945, il reçoit l'*Order of British Empire for Gallantery* pour sa conduite dans les camps, qui vient s'ajouter à la DFC pour son action lors de cette journée du 4 avril 1942. Il est également promu au grade de *Wing Commander*. En 1947, il est membre de l'*US Prosecuting Team* chargé de juger les crimes de guerre japonais. Il poursuit sa carrière militaire après la guerre et occupe plusieurs postes de commandement au Canada, mais aussi de représentation à l'étranger et au sein de l'OTAN. Il est promu *Air Commodore* en 1960 et quitte la RCAF en 1967.



Consolidated Catalina Mk. IB (W8434)
N° 413 *Squadron*
Sullum Voe (RU), fin 1941.

Consolidated Catalina Mk. IB (W8412)
« CŒUR DE LION »
N° 413 *Squadron*
Koggala (Ceyland), automne 1942.

Consolidated Catalina Mk. IB (FP306)
N° 413 *Squadron*
Koggala (Ceylan), 1944.

© P-A. Tilley - 2003

Quant aux Anglais, ils ont bien reçu le message du Catalina AJ155/A mais partiellement. C'est cependant suffisant pour comprendre que les Japonais arrivent. Les forces britanniques sont mises en état d'alerte et la flotte « A » de l'amiral Somerville appareille.

Grâce à ce fait d'armes, Birchall recevra par la suite le surnom de « sauveur de Ceylan », bien que l'invasion de Ceylan n'ait jamais fait partie des plans japonais. Colombo est attaqué le lendemain matin par l'aviation japonaise et les combats aériens font rage. Pendant quelques jours, les Japonais vont tenter de détruire l'armada de l'amiral Somerville sans y parvenir, même s'ils coulent les croiseurs *Cornwall* et *Dorsetshire* avec leurs bombardiers en piqué. L'amiral Somerville, toujours en pleine mer, ignore encore les intentions de la flotte japonaise, d'autant que la position de cette dernière n'est connue que de manière irrégulière. Le seul avion du N° 413 *Squadron* encore présent est donc envoyé en mission de reconnaissance, le 5 avril et à nouveau le 8 avril. Ayant décollé à 20h56, le *Flight Lieutenant* R. Thomas finit par retrouver les navires nippons au matin du 9 avril vers 7h00. L'opérateur radio envoie un message donnant la position, le cap et la vitesse des navires japonais, mais le message est brusquement interrompu... le W8421/Y est porté disparu avec son équipage de huit hommes, dont deux Canadiens. Au contraire de leurs camarades du AJ155/A, il n'y aura aucun survivant.

La guerre est terminée... ou presque

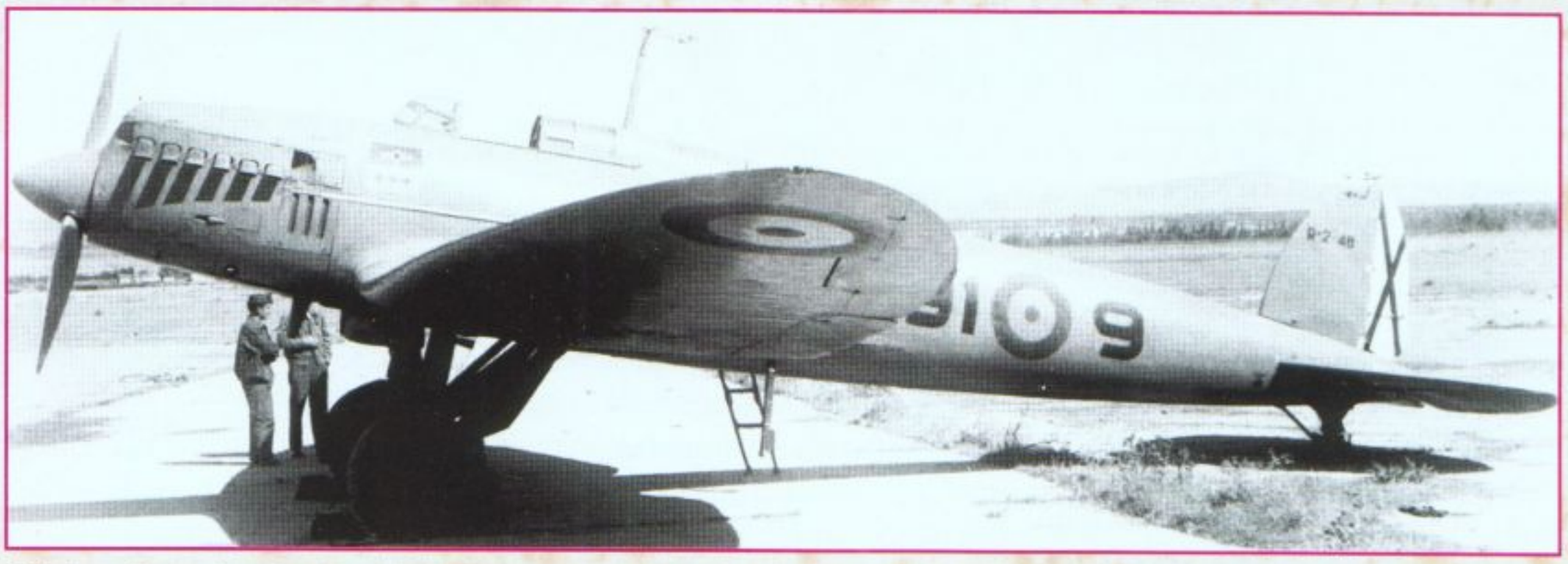
Le N° 413 *Squadron* voit ses effectifs renforcés dans les semaines qui suivent par l'arrivée du personnel au sol. Toutefois, sans le savoir, l'escadron vient de connaître son unique heure de gloire de la guerre. La vie s'organise peu à peu à Koggala, bercée par la monotonie des longues et fastidieuses patrouilles anti-sous-marines, entrecoupée par l'envoi de détachements sur d'autres hydrobases à Addu aux Maldives, à Mombasa au Kenya ou à Bahrein dans le golfe persique, pour n'en citer que quelques-unes. Tout comme pour le N° 205 *Squadron*, sa présence est néanmoins indispensable, car les Allemands ont envoyé quelques submersibles dans l'océan Indien qui ont déjà fait quelques dégâts. Quant aux sous-marins japonais, le danger qu'ils représentent est moindre, car ils sont davantage utilisés pour la reconnaissance que pour l'attaque et leur nombre reste limité dans cette région. Cependant, il leur arrive de lancer des torpilles et le N° 413 *Squadron* est parfois appelé à localiser les survivants de naufrages. C'est le cas le 21 août 1942 pour le navire marchand *Harmonides*, coulé par le I-165, ou encore le 29 septembre 1943 pour le *Banffshire*, coulé par le U-532. Au total, plus de 400 vies seront sauvées grâce aux pilotes de l'escadron. Malgré de nombreuses heures de patrouille, le N° 413 *Squadron* ne va larguer que 52 charges de profondeur en deux ans de présence dans l'océan Indien en près de 800 sorties et 11 000 heures de vol de guerre. Le N° 413 *Squadron* n'est crédité que d'un seul sous-marin probablement endommagé, fait accompli par le *Flight Lieutenant* G.H. Bayly sur le U-177 le 5 juin 1943 au large des côtes africaines. Ces patrouilles sont quelquefois entrecoupées de missions moins conventionnelles. Ainsi, le 20 décembre 1942, le *Wing Commander* J.C. Scott, le nouveau « pacha », réalise une mission de bombardement classique avec deux autres avions des escadrons voisins. Les différents objectifs situés à Sumatra sont atteints et la mission, qui a duré 17 heures, sera considérée comme un succès. L'attitude de Scott pendant cette mission lui vaudra le DSO, décerné le 21 janvier 1943. Le N° 413 *Squadron* devient ainsi, avec les quatre DFC accordées à des membres de l'escadron, l'unité de reconnaissance maritime d'outre-mer la plus décorée, devant les N° 422 et 423 *Squadrons* du *Coastal Command*.

C'est en mars 1944 que le « Tusker » (le pachyderme) – le surnom officiel du N° 413 *Squadron* – connaît sa plus grande activité opérationnelle avec 47 sorties et 750 heures de vol. Peu après, l'activité des *U-boote* diminue considérablement. Le 19 mai 1944, le N° 413 *Squadron* perd un Catalina Mk. IV par accident, quand le JX281/C rate son décollage et finit sa course dans un champ; fort heureusement cette aventure se termine bien pour l'équipage. Les dernières sorties interviennent le 3 décembre 1944 pour rechercher un sous-marin et les quatre avions rentrent le lendemain sans avoir eu à signaler quoi que ce soit. Le N° 413 *Squadron* est rappelé en Grande-Bretagne pour devenir une unité du *Bomber Command* et le personnel y arrive le 21 janvier 1945. Cependant, le besoin d'un nouveau escadron de bombardement n'est plus une priorité et le 413 est finalement dissous le 23 février 1945. C'est le premier escadron de la RCAF de la série 400 à être dissous pendant la guerre. D'autres subiront un sort identique dans les semaines suivantes.

La présence de nombreux escadrons de Catalina ne se justifiant plus dans l'océan Indien fin 1944, le 413 est rappelé en Europe pour être transformé sur bombardier. L'espoir d'une fin rapide de la guerre met un terme à ce projet et l'escadron est dissous fin février 1945.
Si cette photo donne l'impression d'un cadre enchanteur, il faut quand même être conscient que l'atoll d'Addu n'était pas un camp du Club Med et que les conditions de travail du personnel pouvaient être parfois très pénibles.
(Sgt Ira Bennet via RCAF.com)

HEINKEL He 70

Philippe Listemann



Malgré ses lignes élancées et sa silhouette moderne, le Heinkel He 70 ne sera jamais un avion de combat efficace, en particulier à cause d'un manque de puissance de son moteur. En revanche, il sera fort apprécié comme avion de liaison, notamment par les hauts gradés, comme ici le *Teniente General*, chef de la 1ª *Region Aérea*, à Bilbao en 1947. (Collection C. Azaola)

Après la Première Guerre mondiale, l'aviation commerciale commença à se développer et, au tournant des années trente, une nouvelle génération d'avion vit le jour. À cette époque, la Deutsche Lufthansa (DHL) sous l'impulsion de son directeur, Erhard Milch, recherchait un avion rapide de petite capacité, capable de faire concurrence au Lockheed Orion récemment mis en service. Plusieurs constructeurs allemands furent contactés. La puissance des moteurs étant alors limitée, pour satisfaire à un cahier des charges très exigeant, les ingénieurs durent mettre l'accent sur la finesse de la cellule. Après quelques tergiversations, Heinkel proposa son He 70a équipé d'un moteur refroidi par liquide BMW VI (12 cylindres en V) de 630 ch au décollage. Le prototype effectua son premier vol le 1er décembre 1932. Rapidement testé, il manifesta de bonnes caractéristiques de vol. Il fut suivi en février 1933 par le He 70b avec une dérive agrandie. Cet avion, légèrement modifié, établit plusieurs records internationaux de vitesse sur longues distances avec des charges de 500 et 1 000 kg au printemps 1933. Sur courtes distances, il s'avèra même plus rapide que le Hawker Fury, qui était alors le meilleur chasseur de la RAF.

Le He 70b fut transformé pour le transport de passagers et entra en service au sein de la DHL sous la dénomination de He 70A et le surnom de Blitz (éclair). Le troisième prototype, le He 70c, suivit en 1933 et entra aussi en service à la DHL. À partir de là, le He 70 suscita un intérêt certain auprès du Département technique (*C-Amt*) créé depuis peu par Herman Göring. La future Luftwaffe avait besoin d'avions de reconnaissance et le He 70 pouvait tout à fait convenir grâce à sa vitesse de pointe élevée. Les trois He 70B commandés par la DHL furent alors provisoirement modifiés pour embarquer des caméras. Les essais concluants débouchèrent sur une commande d'un He 70C-0 et douze He 70C-1, livrés à la fin de 1934. Ces avions pouvaient transporter non seulement des caméras mais aussi six bombes de 50 kg ou 24 de 10 kg. Après un quatrième prototype (He 70d), la Luftwaffe prit en compte un He 70D-0 et neuf He 70 D-1, trois autres se retrouvant à la DHL. Ce modèle disposait d'un moteur plus puissant, un BMW VI de 750 ch au décollage.

Vinrent ensuite les versions E, F et G, qui furent les plus répandues avec 270 exemplaires commandés par la Luftwaffe. Les He 70E et F étaient des appareils purement militaires, le premier étant un bombardier léger, le deuxième un avion de reconnaissance à long rayon d'action (voir caractéristiques techniques plus loin). Le concept du bombardier léger n'étant pas retenu par la Luftwaffe, seuls 41 He-70E-1 furent produits. Disposant d'un équipage de trois hommes (pilote, radio et mitrailleur), il pouvait transporter une charge offensive identique à celle du He 70C. En revanche, le He 70F fut produit à 196 exemplaires, dont les derniers furent pris en compte à la fin de l'été 1937, mettant fin d'ailleurs à la production du He 70 après plus de 300 exemplaires construits [1].

Le He 70F-1 conservait des capacités offensives grâce au montage de râteliers de bombes externes. Le He 70F-2 se différenciait par sa roulette de queue rétractable et le He 70F-3 était un avion de reconnaissance pur non armé. Le He 70G, construit en parallèle, était une version de transport de passagers dérivée du He 70F. Il entra en service à la fois à la DHL (10 exemplaires) et dans la Luftwaffe, comme avion courrier et de liaison rapide. Il

[1] Sans tenir compte des He 70K, version d'exportation non traitée dans ce texte.

Le He 70a (WNr. 403) à son arrivée à Berlin après avoir rallié la capitale depuis Travemünde à la vitesse moyenne de 377 km/h en février 1933. Ré-immatriculé D-2537 (puis ultérieurement D-UHUX), il établira la même année huit records mondiaux de distance avec le *Flugkapitän* Untrucht de la DLH aux commandes.
(Collection H. Obert)

Le He 70G-1 D-UJUZ (WNr. 909) fut livré à la DLH en 1935. Surnommé « Bussard », il servait essentiellement sur les lignes intérieures.
(Cliché MAP)

pouvait emmener cinq passagers en plus des deux hommes d'équipage. Au total 33 furent pris en compte comme He 70G-1 et G-2, ce dernier se distinguant par sa roulette de queue rétractable.
Au sein de la Luftwaffe naissante, le He 70 servit à constituer les premières unités de reconnaissance à long rayon d'action. En 1937, le He 70F était en service dans une des trois escadrilles des Aufkl.Gr.(F)/121, 122, 123, 124 et 125. Mais l'arrivée du Do 17F sonna rapidement le glas du He 70 qui dès 1938 commença à être retiré des unités de première ligne. Au moment de la crise de Münich, on comptait encore 73 He 70E et F dont 48 disponibles en unité. Son retrait était complètement achevé au commencement de la Seconde Guerre mondiale. Quant au He 70E, il servit principalement au sein du III.(K)/LG 1 en 1938, mais il fut retiré du service l'année suivante. La carrière du He 70 se poursuivit néanmoins dans les écoles et les unités de liaison. Il semble qu'à partir de 1942, les avions survivants aient été envoyé progressivement au pilon dans un souci de standarisation. En tout cas, aucun ne semble avoir survécu au-delà de 1943.

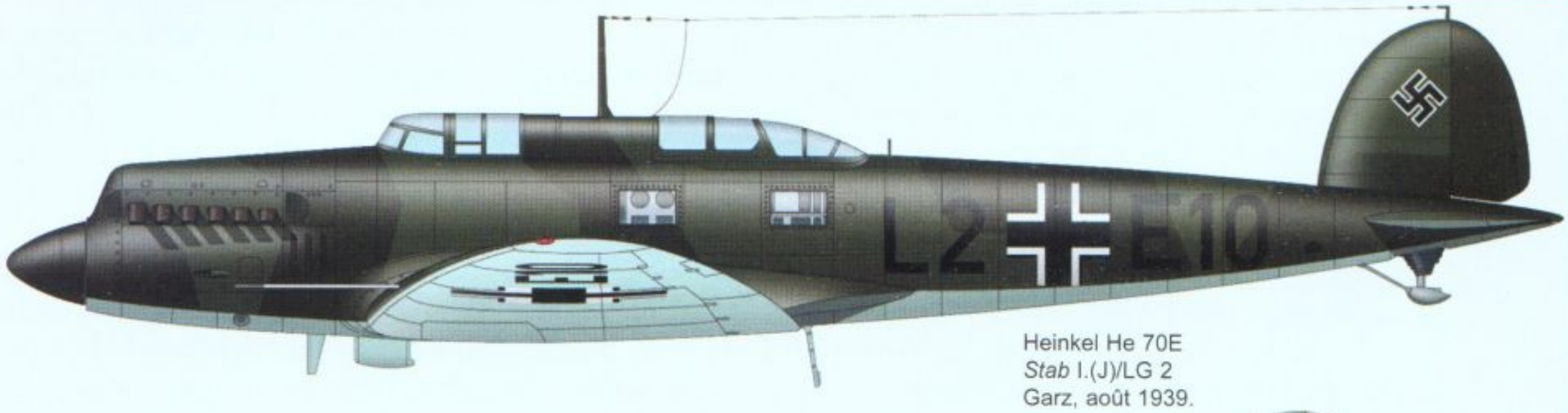
La Légion Condor

Le He 70 connut son seul conflit dans le ciel d'Espagne. Dès le mois d'octobre 1936, une douzaine de He 70F formèrent une escadrille de reconnaissance au sein de la Légion Condor, la A/88. Dans le code d'identification en usage à l'époque chez les Nationalistes, ils reçurent le numéro 14, la série commençant à 30, et le surnom de Rayo (éclair). D'autres livraisons intervinrent jusqu'à la fin de l'année 1937, portant le total de He 70 envoyés en Espagne à 28, parmi lesquels quelques He 70E semble-t-il. Tous les avions arrivèrent par bateau et furent remontés à Séville. Les premières sorties eurent lieu le 30 octobre 1936 à partir de l'aérodrome de Séville-Tablada. Mais bientôt, la A/88 fut dispersée pour des raisons tactiques. Même si les He 70F étaient avant tout des avions de reconnaissance, ils effectuèrent régulièrement des missions de bombardement, surtout au début du conflit, les principales cibles étant les aérodromes républicains. Dans ce cas, ils volaient le plus souvent en formation classique de trois avions. Au début, la vitesse du He 70 lui permit d'échapper à ses principaux opposants, mais les Républicains eurent parfois de la chance; ainsi, un He 70 est obligé de faire un atterrissage forcé le 1er février 1937 après avoir été intercepté par des « Chato ». Ce He 70 fut vengé le 15 mars quand un des mitrailleurs allemands abattit un I-16 au cours d'un bombardement sur Barajas. À cette époque, la Légion Condor s'étoffa par l'arrivée des premiers Do 17F de reconnaissance. Les He furent alors de plus en plus sollicités dans les missions de bombardement, abandonnant progressivement les missions de reconnaissance aux Do 17F. Ce fut pourtant au cours d'une sortie de reconnaissance, le 15 juin 1937 près de Bilbao, qu'un He 70 fut abattu par des canons de 20 mm Oerlikon républicains nouvellement arrivés. L'équipage du *Leutnant* Siegfried Gottanka fut tué. À la fin de l'automne, le He 70 était entièrement remplacé par le Do 17 dans ses différentes missions [2]. Il semble qu'en un an de service en Espagne, la Légion Condor ait perdu au moins quatre He 70, toutes raisons confondues.

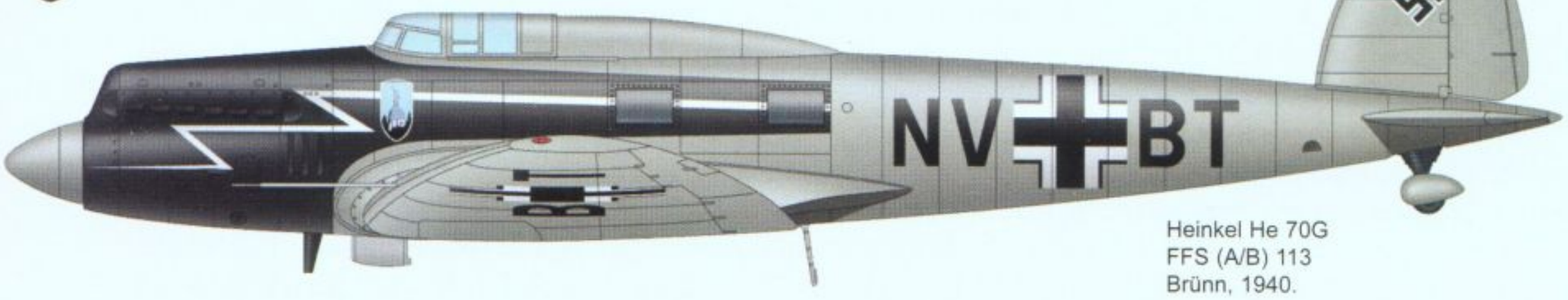
Le Rayo espagnol

À partir d'octobre 1937, les Nationalistes espagnols commencèrent à prendre en compte des He 70 cédés par les Allemands. Le nombre d'avions permit d'équiper un groupe de bombardement (et de reconnaissance comme mission secondaire), le 7-G-14, qui contrôlait deux escadrilles (1-E-14 et 2-E-14), sous le commandement du *Comandante* Carlos Soler Madrid [3] .
Deux escadrilles indépendantes sont aussi mises sur pied, les 3-E-14 et 4-E-14. Les Rayo entrèrent en action en décembre 1937 vers Saragosse. Le 17 du même mois, les Nationalistes déplorèrent leurs premières victimes

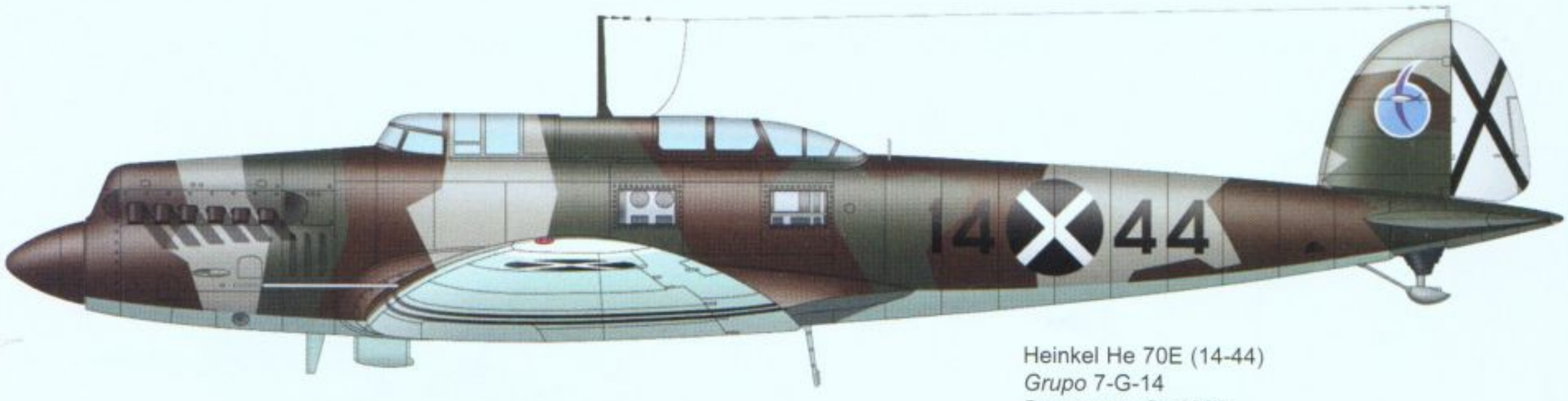
[2] Quelques machines semblent être restées à la Légion Condor comme avions de liaison car deux appareils appartenant à cette unité sont signalés à Buñel et Tauste dans le nord de l'Espagne début février 1939.
[3] Le *Grupo* espagnol correspond en fait à une *Staffel* allemande. Les *Escuadrillas* à des *Ketten*.



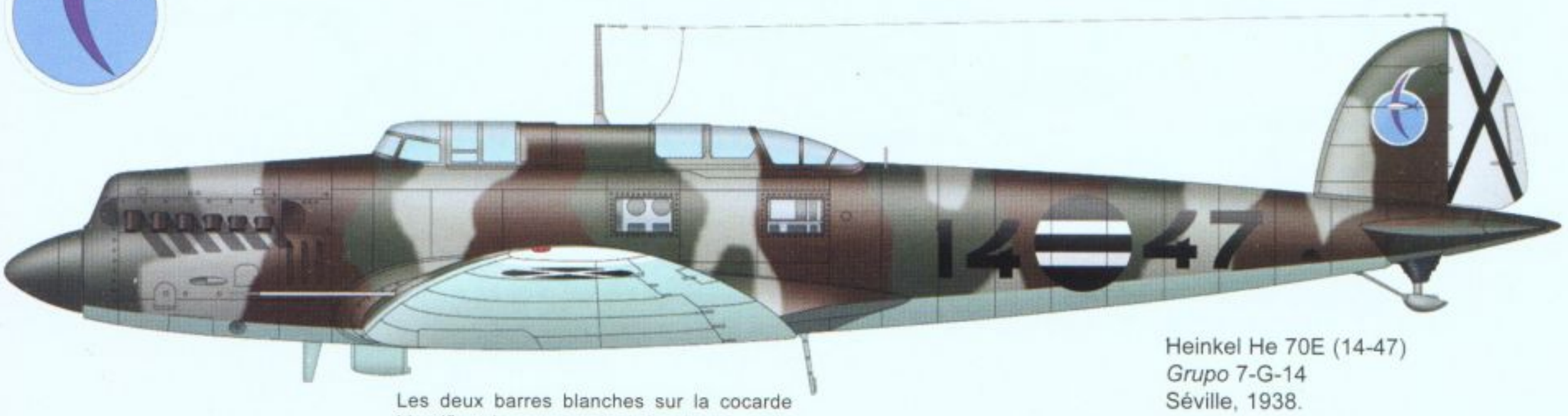
Heinkel He 70E
Stab I.(J)/LG 2
Garz, août 1939.



Heinkel He 70G
FFS (A/B) 113
Brünn, 1940.

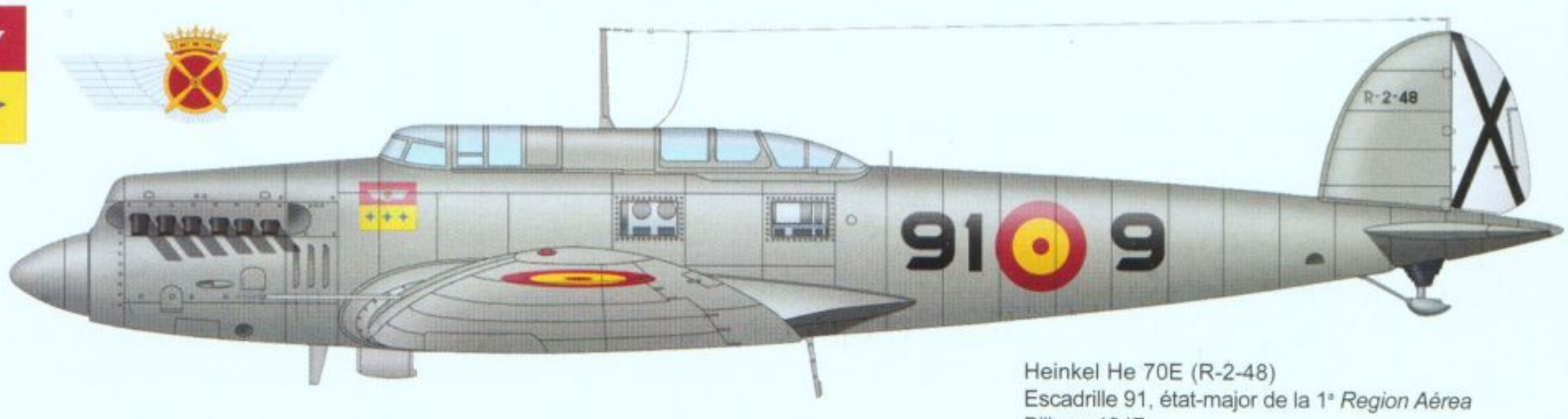


Heinkel He 70E (14-44)
Grupo 7-G-14
Saragosse, fin 1937.



Heinkel He 70E (14-47)
Grupo 7-G-14
Séville, 1938.

Les deux barres blanches sur la cocarde identifient le commandant du groupe, code inspiré du système italien.



Heinkel He 70E (R-2-48)
Escadrille 91, état-major de la 1ª *Region Aérea*
Bilbao, 1947.

© P-A. Tilley - 2003

avec la perte accidentelle de l'équipage du *Teniente* Pedro Pimentel Gallego (He 70 14-54). Le groupe perdit encore deux autres avions par accident en 1938, le 14-45 le 22 novembre et le 14-36 le 29 décembre, ne laissant aucune chance aux six membres d'équipage. Mais malgré une utilisation intensive du Rayo, aucun avion ne fut perdu du fait de l'ennemi, même si les avions endommagés par la DCA furent nombreux. À deux mois de la fin de la guerre civile espagnole, vingt He 70 étaient encore présents dans les unités nationalistes dans le centre et le sud de l'Espagne. L'une des dernières missions des He 70 espagnols fut le survol des ports de Valence et d'Alicante le 25 mars 1939, par lesquels les troupes républicaines tentaient de s'enfuir.

Après la guerre civile qui s'achèva en mars 1939, les unités équipées de He 70 furent dissoutes. Comme en Allemagne, les He 70 devinrent des avions de liaison et beaucoup des « avions de chef ». Ce fut ainsi que le *Comandante* Antonio López de Haro se tua à bord du 14-47 avec deux autres membres d'équipage le 11 juillet 1939. Malgré ce nouveau rôle, quand en 1945 l'Ejército del Aire qui venait d'être créée adopta une nouvelle nomenclature, le He 70 n'en reçut pas moins le code R-2, c'est-à-dire dans la catégorie des avions de reconnaissance. Entre-temps, les Espagnols avaient perdu un autre He 70 le 14-55 suite à un accident le 18 octobre 1944, causant la mort de son pilote. Dans les années de l'immédiate après-guerre, les He 70 furent victimes de deux autres accidents, le R.2.34 le 7 août 1946 et le R.2.40 le 18 novembre de la même année, ce dernier causant la mort de trois aviateurs.

Cependant, le He 70 connut dès cette époque des problèmes de maintenance, à cause du nombre élevé d'heures de vol des cellules, qui avaient fait plusieurs mois de guerre, et du manque de pièces détachées. Ils furent alors progressivement retirés et les derniers maintenus en vol en prélevant les pièces sur les avions condamnés. En 1952, seuls quatre avions volaient encore. Le Heinkel 70 fut définitivement rayé des inventaires de l'Ejército del Aire lorsque, le 7 septembre 1956, le R.2.44 de la n° 104 *Escuadrilla* de la région aérienne des Pyrénées fut envoyé au pilon après quelque vingt ans de carrière dans le ciel espagnol.

L'auteur tient à remercier l'équipe de Quiron Ediciones de Valladolid pour sa collaboration précieuse.

Un He 70 appartenant à l'escadrille de liaison et de reconnaissance de la KG 253 « General Wever » à Gotha en 1937. La lettre « K » était réservée à ces escadrilles un peu spéciales, le « 0 » (zéro) indiquant le rattachement au *Stab* de la *Geschwader*. (Collection H. Thiele)

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : triplace de bombardement léger et de reconnaissance

Moteur : BMW VI 7.3Z 12 cylindres en V de 750 ch au décollage.

Dimensions : envergure : 14,80 m; longueur : 11,70 m; hauteur : 3,10 m.

Poids : à vide : 2 300 kg; maximal : 3 420 kg.

Performances : vitesse maximale : 360 km/h au niveau de la mer; plafond pratique : 5 250 m; rayon d'action maximal : 1 000 km à 2 000 m; autonomie maximale à la vitesse de croisière : 3 heures à 2 000 m.

Armement : maximum 300 kg (six bombes de 50 kg), une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm avec 11 chargeurs de 75 cartouches.

Quand la guerre éclate en septembre 1939, le He 70 n'est plus utilisé que pour des missions secondaires, comme le transport de courrier et l'écolage. Ici, un appareil d'un *Luftdienst Kommando*, peut-être le 1/13 à Wiesbaden-Erbenheim.
(Collection H. Thiede)

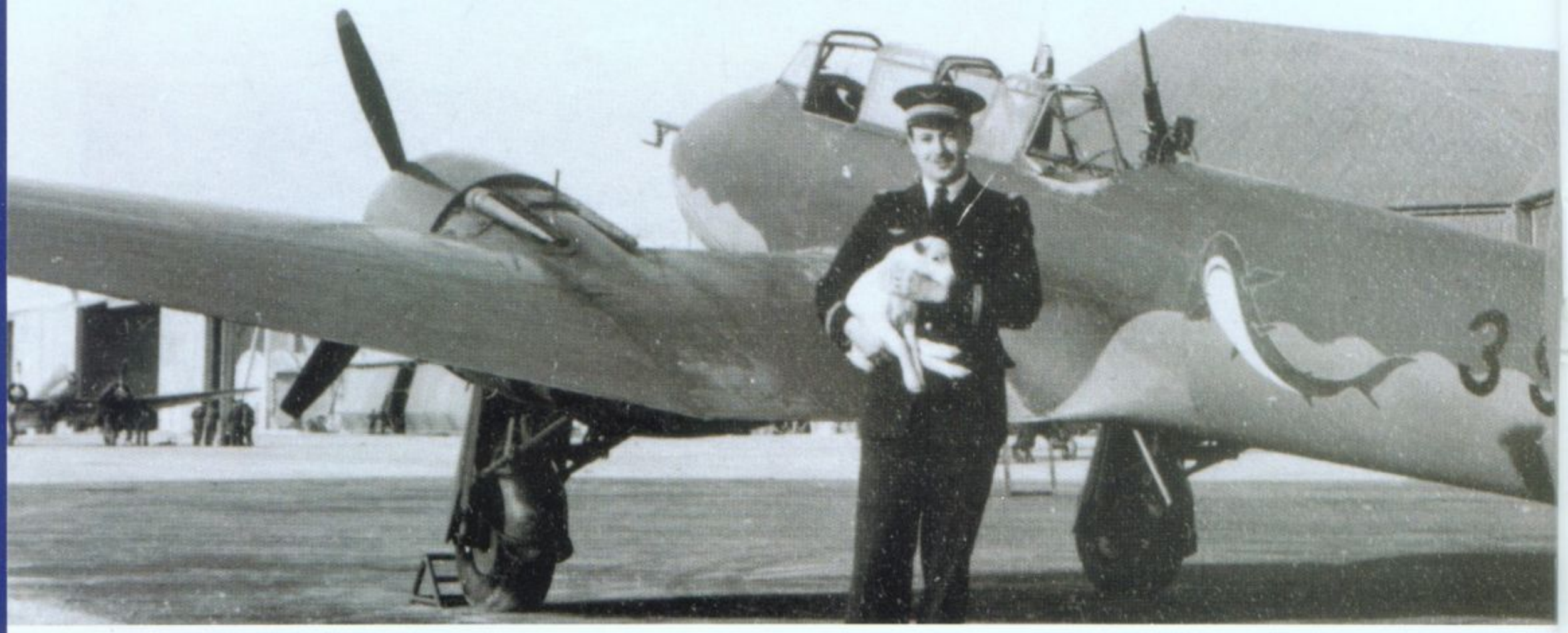
Ce He 70F est l'un des premiers perçus par la Légion Condor. Livré à l'origine avec des rayures blanches et rouges (ou bleues – voir la dernière de couverture), il recevra ultérieurement une livrée plus guerrière. L'escadrille A/88 n'utilisera le He 70 que l'espace d'une année.
(Collection J. Arraez)

À la fin de la guerre civile, les He 70 survivants sont retirés de la première ligne. Ils subissent tous une révision générale qui leur assure une longévité d'une quinzaine d'années encore comme avions de liaison. Ce He 70E sera parmi les deniers à voler.
(Collection C. Azaola)

L'aviation nationaliste utilise ses He 70 au sein de l'escadrille 7-G-14. Si aucun appareil n'est perdu au combat, plusieurs sont victimes d'accidents, dont certains mortels.
Le 14-36 s'est mis en pylône à Singra (Teruel); l'équipage, José Luis Olasio Garcia Ogara (pilote) et Santiago Ibarreta Ortega (observatzeur), s'en sort indemne.
(Collection C. Azaola)

Le R.2-44, affecté à l'escadrille de l'état-major de la 4ª *Region Aerea (Pirenaica)*, sera le dernier Heinkel 70 rayé de l'inventaire de l'aviation espagnole en 1956.
(Collection C. Azaola)

Le GC II/8



Le capitaine Pierre Grandbesançon, commandant la 3e escadrille du GC II/8 à Marignane au début de la guerre.
Il pose devant le Potez 631 n° 39 de son escadrille.
(SHAA)

Le GC II/8 a été formé en 1936 par la réunion de l'escadrille 3C1 de l'Aéronautique navale et d'une nouvelle escadrille de l'armée de l'Air ayant repris les traditions de la SPA 38. Équipé de Potez 631 à la mobilisation, il est installé à Marseille-Marignane comme groupe de coopération maritime. C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'il rejoint Calais-Marck et la flottille de chasse de l'Aéronautique navale fin décembre 1939.

Début janvier, l'ordre est donné de transférer les Potez 631 à la Marine, car le groupe doit être transformé sur Bloch 152. Fin février, la 3e escadrille est entièrement transformée, la 4e devra attendre, elle, deux mois de plus.

L'activité du II/8 pendant la « Drôle de Guerre » est assez faible, en grande partie à cause des conditions météo. Il faut patienter jusqu'au 10 mai pour un premier contact avec la Luftwaffe. Et cela commence plutôt mal, puisqu'un peloton de bombardiers allemands prend le terrain de Marck en enfilade avant même la naissance de l'aube. Trois Bloch 152 sont aplatis par les bombes, neuf autres endommagés, un soldat est tué et un mécanicien mortellement blessé. Assoiffé de vengeance, le sergent-chef Honorat décolle à la poursuite des intrus; aidé par un pilote du III/1 (sergent Durand), il en coince un au-dessus de la côte et l'abat en flammes.

Après une journée pour panser les plaies et une autre consacrée aux patrouilles maritimes, le 14 mai le II/8 est placé sous les ordres du Groupement n° 25. Parties du terrain de travail de Maldeghem, deux patrouilles se heurtent à des bombardiers au-dessus d'Anvers. L'adjudant-chef Mir et le sergent-chef Gaubert descendent un He 111. Demeuré seul par suite d'un accident au décollage de son équipier, l'adjudant Clerc tombe sur un He 111 au retour de sa mission et l'abat dans l'embouchure de l'Escaut en fin d'après-midi.

Certes, le taux d'indisponibilité des avions est alarmant, mais la situation dans la région d'Anvers ne l'est guère moins et l'on peut s'étonner que le 15 mai le II/8 ne reçoive aucun ordre de mission. Le 16 mai, l'adjudant Curthelet est surpris aux détours d'un nuage par un groupe de Bf 110 qui l'oblige à abandonner son avion en feu. Après les traditionnelles péripéties qui attendent les aviateurs français ayant eu le malheur de sauter en parachute, Curthelet regagne indemne son unité deux jours plus tard.

Douze sorties ponctuent la journée du 17 mai, dont le poids des combats dans la zone de Walcheren a été entièrement supporté par le GC I/4.

Dans l'après-midi du 18 mai, le II/8 reçoit l'ordre de protéger des convois maritimes évacuant le port d'Ostende. Des He 111 qui se présentent sont aussitôt interceptés. Deux sont abattus, dont un avec la collaboration d'un pilote de Hurricane. Bien qu'officiellement partagée avec ses deux équipiers, la première victoire a été en fait remportée par le sergent Dietrich seul.

Le 20 mai, le II/8 est replié à Villacoublay, où il est placé sous le commandement du Groupement n° 21, mais mis à la disposition du Groupement n° 23 pour appuyer les opérations dans la région d'Arras et de Cambrai. C'est d'ailleurs lors de l'une de ces missions que, le 21 mai, une patrouille se frotte à des Bf 109. Si deux Messerschmitt sont revendiqués près de Péronne, le sergent Petitjean est abattu. Très grièvement blessé, il perd connaissance en sautant et n'est sauvé que par l'ouverture automatique de son « pépin ».

Aucune mission avant le 24 mai ! Ce jour-là, le sous-lieutenant de La Ménardière, envoyé en liaison à Calais-Marck à bord d'un Potez 631, est capturé par les Allemands à son atterrissage. La patrouille triple qui l'accompagne évite de justesse son sort peu enviable grâce à l'intervention opportune d'un marin de la Flottille F1C

demeuré aux abords du terrain, qui envoie une fusée pour alerter le capitaine Grandbesançon du danger qui le menace.

Après quelques jours calmes, le II/8 fait mouvement sur Deauville-St Gatien le 27 mai. Le sous-lieutenant Mousset capote à l'atterrissage et doit être hospitalisé. Le lendemain, le caporal-chef Leon Nowak (Polonais) est à son tour victime d'un accident à l'atterrissage, mas il y laisse la vie.

Le 30 mai, une nouvelle aventure attend le II/8. À 13h45, un détachement de treize Bloch 152 sous les ordres du commandant Ponton d'Amécourt décolle à destination de Lympne, près de Folkestone, en Angleterre. Il y retrouve trois Potez 63.11 du GR I/14 qu'il est chargé de protéger lors de leurs sorties au-dessus de la poche de Dunkerque. Par manque d'huile ad hoc et de munitions, la première mission commune ne peut être entreprise avant le 1er juin. Les Bloch se présentent au-dessus de Dunkerque en même temps que des He 111 et des Ju 88 qu'ils prennent aussitôt à partie. Un Ju 88 est homologué aux adjudant-chef Marchais et adjudant Nicole, ce dernier revendiquant en outre un He 111 probable. Le Bloch du sous-lieutenant Delocque-Fourcaud est pris pour cible par des Hurricane; malgré d'importantes avaries, il peut regagner son terrain.

Plusieurs missions sont effectuées dans les mêmes conditions les jours suivants et, après la chute de Dunkerque, le détachement regagne Deauville le 5 juin, à l'exception de trois avions endommagés qui resteront sur place.

Le 9 juin, au cours d'une mission menée par les Vought 156 de l'Aéronautique navale dans le secteur de Forges-les-Eaux, une formation de Bf 109 tombe par surprise sur les neuf Bloch 152 de l'escorte. Ceux-ci se rebiffent et parviennent à descendre en flammes deux de leurs adversaires, deux autres étant comptés comme probables au lieutenant Dutey-Harispe. L'adjudant Nicole doit poser son avion criblé de balles dans les lignes allemandes. Bien que blessé, il regagne ses lignes après avoir traversé la Seine dans des conditions rocambolesques, qui lui vaudront une citation à l'ordre de l'armée. Le lieutenant Dutey-Harispe narre une partie de son combat :

« *Mes deux équipiers se sont comme volatilisés dans l'air et je suis attaqué par quatre Me 109 qui, heureusement pour moi, ne paraissent pas très brillants, sauf un. Ils m'attaquent en noria consciencieusement, me tâtent, recommencent. À la suite de ce combat, deux de ces mauvais élèves m'ont été attribués comme endommagés et probablement détruits dans le texte d'une citation à l'ordre de l'aviation de chasse. Toujours est-il que mon avion et moi-même sommes très fatigués, quand l'adjudant Nicole, dans une passe de toute beauté, met en flammes le troisième à quelques mètres de mon empennage. Il est suivi dans son piqué par le quatrième qui l'abat à son tour. L'adjudant Nicole est porté disparu. Il a écrasé son avion train rentré dans les lignes ennemies et, bien que blessé sérieusement, a pu franchir la Seine en barque, en transportant avec lui deux soldats blessés; il rejoindra l'escadrille plusieurs semaines après. Lorsqu'il entrera au mess et qu'il m'apercevra, il dira simplement :* Eh bien ! Mon lieutenant, vous étiez plutôt mal parti ! »

Un Bloch 152 sans numéro de la 3e escadrille peu après le retour du GC II/8 à Marignane à l'été 1940. Le positionnement de l'insigne est assez étonnant, bien que conforme aux directives.
(Collection P. Ropolo)

Le 11 juin dans l'après-midi, le II/8 est replié sur un terrain à une cinquantaine de kilomètres au sud de Caen. Jugé trop exposé, le groupe déménage trois jours plus tard pour Cherbourg.

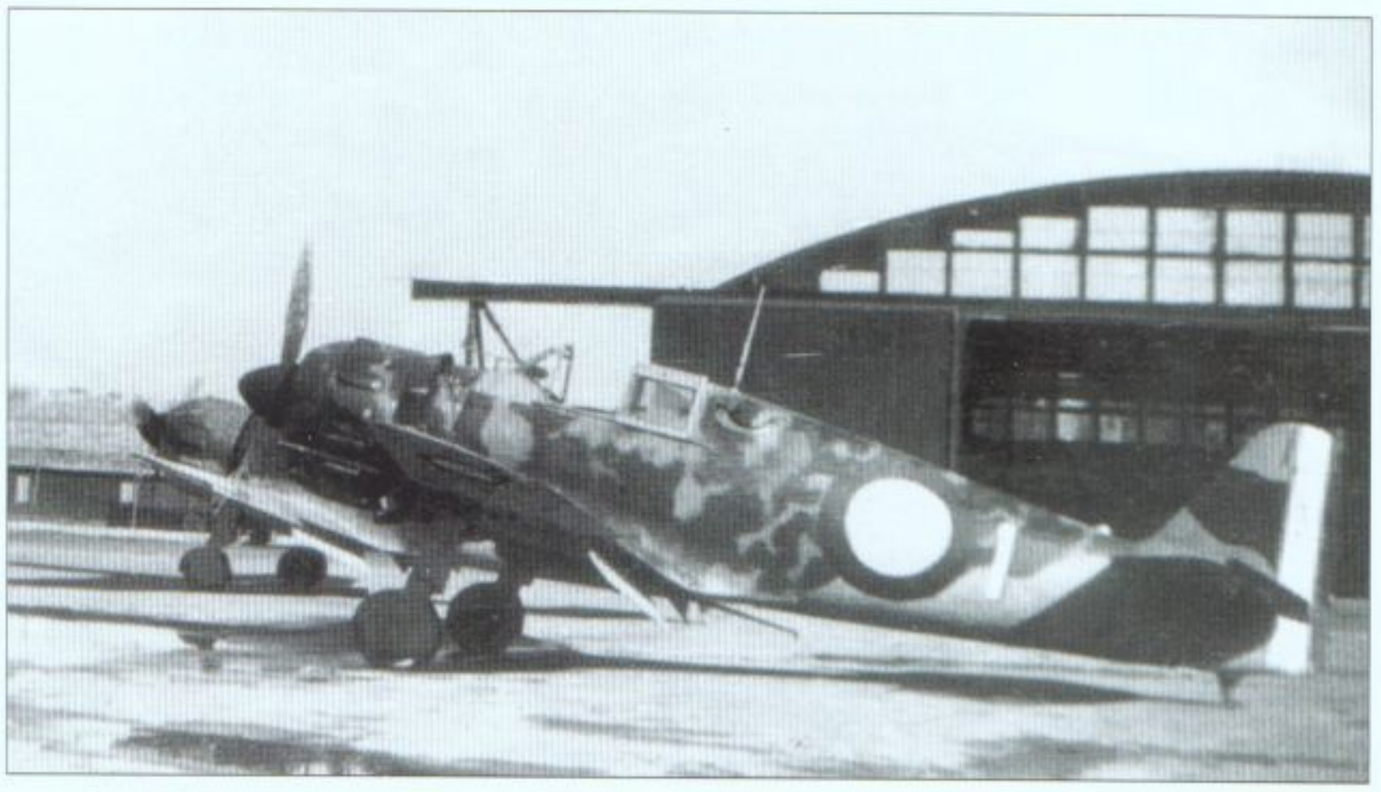
Le 17 juin, l'adjudant Veyrune clôt le palmarès du groupe en abattant un He 111 au large du port en fin de soirée.

Dans une pagaïe à peine descriptible et en raison d'une météo très défavorable, le 18 juin le GC II/8 se retrouve éparpillé entre Nantes, Rochefort et Cherbourg. Le regroupement est prévu le lendemain à Marseille-Marignane, mais les mêmes causes produisant les mêmes effets, au soir du 19, les Bloch 152 se posent à Agen, Bordeaux, Rochefort, Toulouse, Marignane et certains même en rase campagne ! Tout ce petit monde est finalement regroupé à Aix-Les Milles le 21, où les aviateurs sont rattrapés par l'armistice.

Le GC II/8 fait partie des groupes de chasse maintenus en activité pendant la période d'armistice. Le 12 août (?), il fait mouvement sur Marignane où il s'installe pour un peu plus de deux ans. Il reçoit six Bloch 155, qui seront reversés au GC I/8 entre janvier et juillet 1942.

À la suite de l'invasion de la zone libre par les Allemands, le II/8 est transféré à St Rambert d'Albon le 25 novembre 1942. Au petit matin du 27, le personnel est jeté dehors sans ménagement et la base pillée par les troupes allemandes. Le groupe est officiellement dissous, en même temps que l'armée de l'Air de l'armistice, le 1er décembre 1942.

Le Bloch 152 n° 329 du commandant de la 3e escadrille, probablement alors le lieutenant Poiré, à Marignane fin 1940.
(Collection P. Ropolo)



La chasse française

Le GC II/8

MATÉRIEL

Potez 631	- 12.39
Bloch 152	01.40 - 12.42
Bloch 155	08.40 - 07.42

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Gibon-Guilhelm		- 27.01.40
Cdt Ponton d'Amécourt	28.01.40	- 15.09.40
Lt-Col Robert	16.09.40	- 27.10.40
Cdt Merlin	28.10.40	- 01.10.42
Cdt Pélissier	02.10.42	- 01.12.42

Commandant 3e escadrille

Cne Grandbesançon		- 02.10.40
Lt Poiré	03.10.40	- ?

Commandant 4e escadrille

Cne de Vaublanc		- 02.10.40
Cne Perdrizet	03.10.40	- ?

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: aucune
Mai-juin 40	: 10 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus	0
Prisonniers	1

S/Lt de La Ménardière, 24.05.

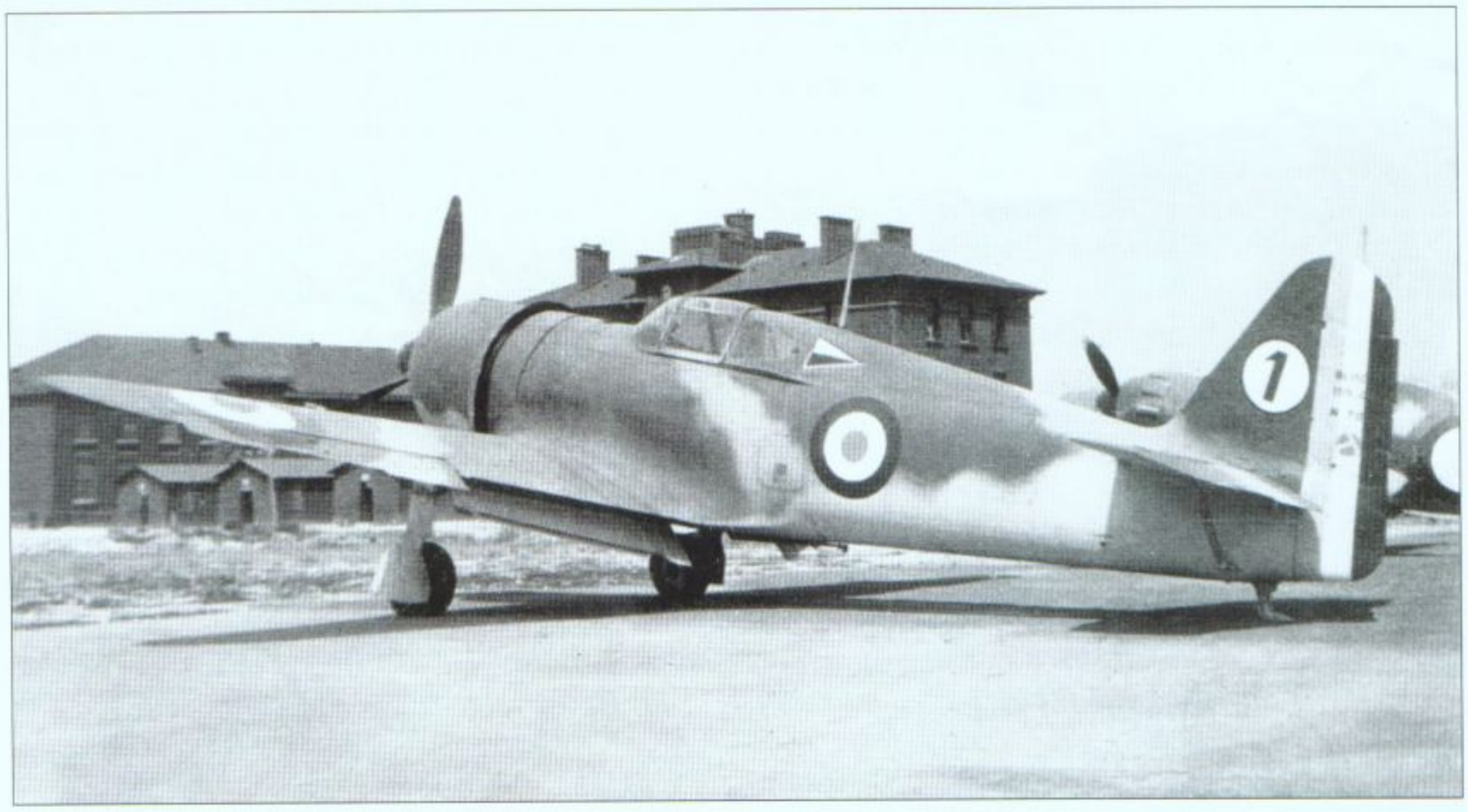
TERRAINS

25.08.39	Marignane
21.12.39	Calais-Marck
20.05.40	Villacoublay
27.05.40	Deauville
30.05.40	Lympne (GB)
05.06.40	Deauville
11.06.40	Estrées-la-Campagne
15.06.40	Cherbourg-Maupertus
18.06.40	Rochefort
19.06.40	Marignane
21.06.40	Aix-Les Milles
12.08.40	Marignane
25.11.42	St Rambert d'Albon
01.12.42	Dissolution

VICTOIRES

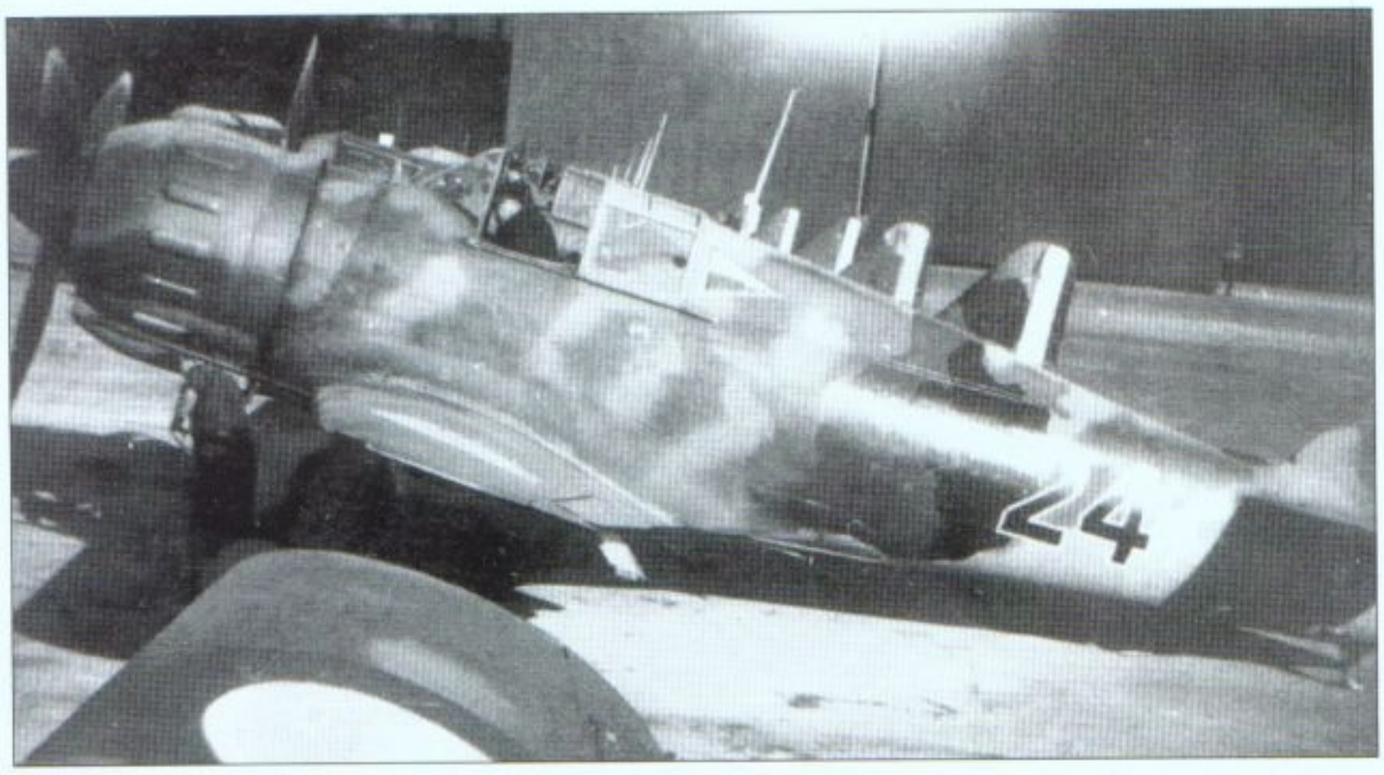
10.05.40	C/C Honorat	He 111	Calais
	Un pilote III/1		
14.05.40	A/C Mir	He 111	Escaut
	S/C Goubert		
	Adj Clerc	He 111	Ostende
18.05.40	S/Lt Jacquemet	He 111	Ostende
	Adj Marchais		
	Sgt Dietrich		
	S/Lt Jacquemet	He 111	Ostende
	Adj Marchais		
	Sgt Dietrich		
	Un pilote RAF		
21.05.40	Cne de Vaublanc	Bf 109	Péronne
	S/Lt Pelletier		
	Sgt Husson		
	Cne de Vaublanc	Bf 109	Péronne
	S/Lt Pelletier		
	Sgt Husson		
01.06.40	A/C Marchais	Ju 88	Dunkerque
	Adj Nicole		
09.06.40	Cne Grandbesançon		
		Bf 109	Rouen
	Adj Nicole	Bf 109	Rouen
17.06.40	Adj Veyrune	He 111	Cherbourg

Le Bloch 155 n° 705 du capitaine de Vaublanc, commandant la 4e escadrille fin 1940.
Cet appareil sera transféré au GC I/8 en janvier 1942.
(Collection P. Ropolo)



Ci-dessous à gauche :
alignement d'appareils de la 4e escadrille en 1942. La bande blanche et la cocarde de flanc ont désormais disparu sous une couche un peu plus brillante de camouflage. La numérotation des avions est conforme aux instructions, à savoir que les avions de la seconde escadrille doivent être numérotés de 21 à 32. (Collection P. Ropolo)

Ci-dessous à droite :
alignement à Marignane en 1941. Le Bloch 155 n° 708 «14 », décoré du double insigne derrière la verrière, n'est probablement pas celui du commandant de groupe qui devait porter le «13 », mais celui de son adjoint, dont malheureusement, nous n'avons pu retrouver le nom dans les archives. (ECPA-D)

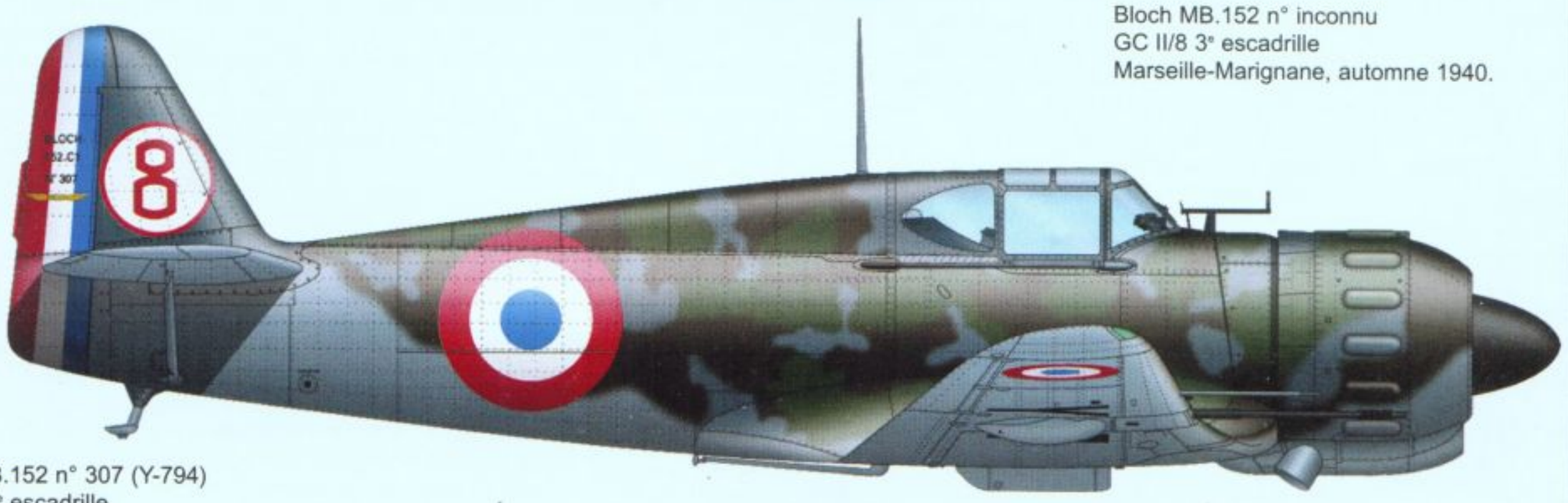


GC II/8 3e escadrille
Esc. 3C1
Requin à l'attaque

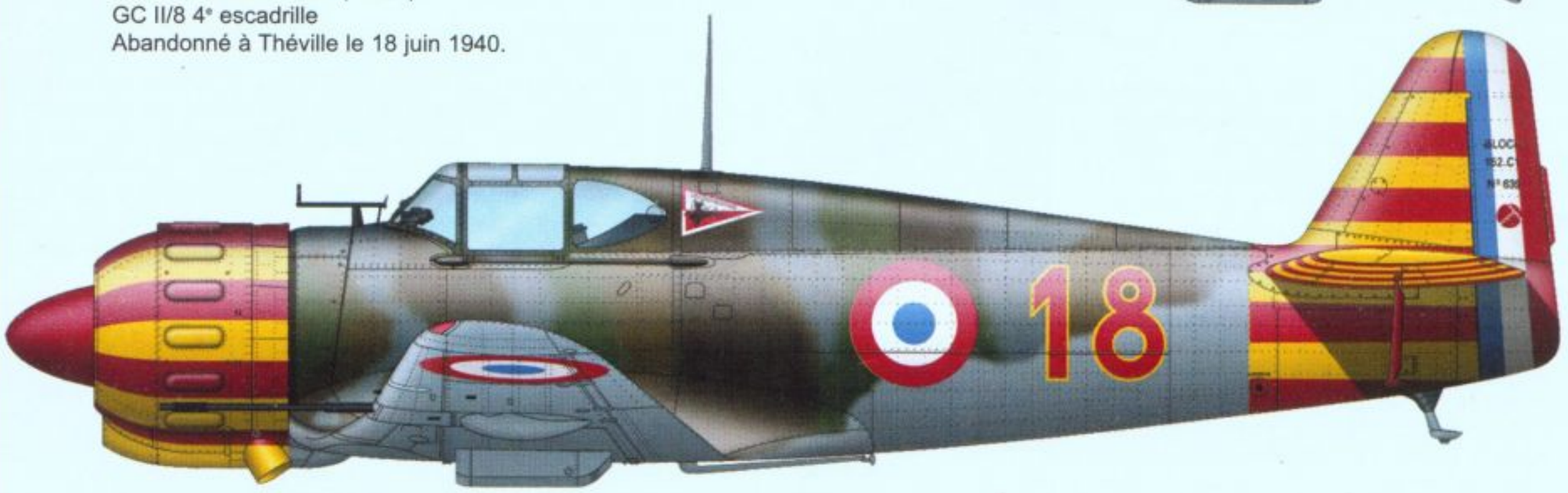
GC II/8 4e escadrille
SPA 38
Chardon de Lorraine

Bloch MB.152 n° 329
Lieutenant Poiré
GC II/8 3e escadrille
Marseille-Marignane, fin 1940.

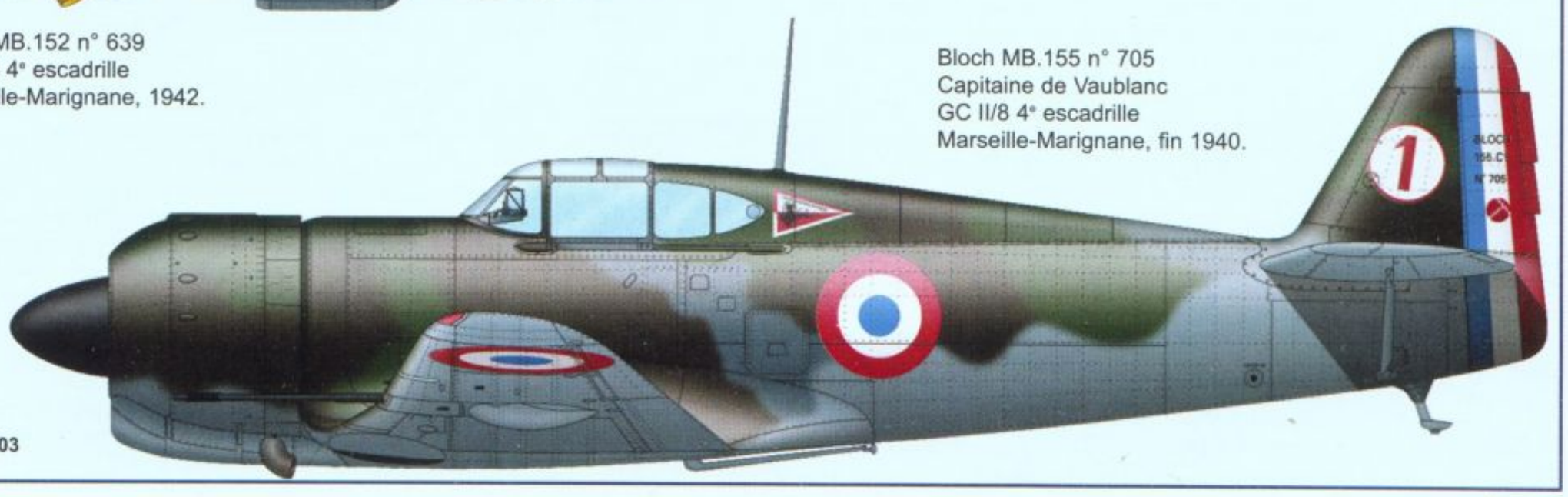
Bloch MB.152 n° inconnu
GC II/8 3e escadrille
Marseille-Marignane, automne 1940.



Bloch MB.152 n° 307 (Y-794)
GC II/8 4e escadrille
Abandonné à Théville le 18 juin 1940.



Bloch MB.152 n° 639
GC II/8 4e escadrille
Marseille-Marignane, 1942.



Bloch MB.155 n° 705
Capitaine de Vaublanc
GC II/8 4e escadrille
Marseille-Marignane, fin 1940.

© P-A. Tilley - 2003

REÇU 5 SUR 5

Seifert et la JG 2

Plusieurs lecteurs nous ont signalé que le Fw 190A du bas de la page 27 n'appartenait pas à la JG 2, mais au I./JG 26. En effet, nous sommes impardonnables de ne pas avoir reconnu le *Hauptmann* Johannes Seifert à son inimitable coupe de cheveux.

Les victoires de Wick

Dans une longue lettre, Stéphane Mantoux (70) nous signale quelques différences entre la liste des victoires de Helmut Wick telles qu'elles ont été répertoriées dans la première partie de l'article sur la JG 2 et celles citées dans le n° 124 de la revue *Avions*.
Sans vouloir entrer dans les détails, nous signalerons que l'auteur a puisé ses sources dans les ouvrages sur la chasse allemande publiés par Jochen Prien et son équipe, qui sont autrement plus fiables et plus sérieux que tout ce qui a été publié jusqu'ici en français ou dans n'importe quelle autre langue.

Stirling Mk. V

Il y a eu, en effet, 160 Stirling Mk. V construits. Pour arriver au compte, il faut lire dans la note [1] les serials *PK115 à 158 et non 118.*

M. Armbruster (92)

Il s'agit d'une coquille de notre part dont nous vous prions de bien vouloir nous excuser.

Les éclairs bleus suite et fin (?)

Phil Butler nous communique un complément d'information à propos de l'article sur les Lightning de la RAF paru dans le n° 33.
On ne sait pas ce qu'il est advenu du 44-23517 entre septembre 1944 et mai 1946, cependant son arrivée à Lichfield, au 51 MU, en provenance de « RAF Northolt », est enregistrée à la date du 22 mai 1946. En juillet 1948, il a été envoyé à Sealand pour être mis en caisses et expédié de Liverpool à Rotterdam en novembre 1948, probablement à destination d'un dépôt américain en Europe chargé des « recaptures » (recapture est le terme utilisé pour le matériel restitué aux Américains dans le cadre du « Lend-Lease *».) Peut-être la date d'arrivée à Lichfield est-elle incorrecte ?*

Café du Commerce

J'ai été surpris que dans votre article sur la JG 2, vous donniez le nom de « Café Archibald » à la baraque de la 3./JG 2, alors que John Weal, dans son livre chez Osprey, cite celui de « Café Archambault ». Je sais que ce détail n'a pas une importance vitale et ne remet nullement en cause l'excellence du travail de l'auteur, mais j'aimerais quand même savoir.

P. Lescouezec (56)

Une petite photo valant mieux qu'un long discours, comme aurait pu dire Napoléon s'il avait connu Daguerre, voici la preuve en image.

JG 2

Toujours aussi fidèle à votre très prisée revue, j'attendais avec grande impatience ce n° 34 et je ne fus pas déçu. À cet article sur la JG 2, très bien fait, j'aimerais ajouter ce qui suit :

– Profil de l'avion de Wick (p.11) : il semble bien que l'insigne à l'oiseau de Wick était aussi peint sur le côté droit.
[C'est possible, mais nous avons présenté son côté gauche.

– Profil de l'avion de Rudorffer (p.17) : il est exact, mais il a aussi disposé d'un autre 109, là encore un n° 9 au graphisme particulier.
[Nous sommes d'accord.]

– Profil de l'avion de Leie (p.17) : est-ce bien le sien ou celui de Pflanz ? À noter qu'il existe des photos montrant Wick dans un appareil au marquage similaire, mais le fond de l'écusson de la JG 2 est transparent et non blanc.
[Excellente question. Elle a été longuement débattue dans des magazines spécialisés, en particulier *Luftwaffe Verband*, et nous nous sommes ralliés à l'avis le plus consensuel. C'est à partir de cela que nous avons établi le petit tableau de la page 18. Toute information complémentaire sera la bienvenue.
D'accord avec vous sur la couleur de l'écusson.]

– Profil de l'avion de Liesendahl (p.19) : le gouvernail est représenté en jaune, alors que selon Tank Magazine *(spécial as de la Luftwaffe de 1989), il serait blanc.*
[Possible. Le ton ressort un peu plus foncé que le blanc sur les photos, mais après tout, on a bien des capots dont le jaune présente une tonalité identique au rouge !]

J-C. Trochaud (67)

La fin de Gouby

J'ai lu avec plaisir l'article sur le lieutenant Robert Gouby. [...]
Le marin André Gibert m'a précisé : « Le 14 août 1944, à mes côtés, en attaquant une formation de chars, Gouby s'est écrasé. N'ayant pas pu se débarrasser de son réservoir central avant de piquer, il est passé brusquement sur le dos et s'est écrasé près de Guignes. »
Pour la photo de l'aviateur tirée de l'album de Gouby, je pense qu'il resemble à Jean Cravoisier (voir le Memorial *de Lafont page 78). Peut-être ?*

Laurent Lemaigre dit Demesnil (50)

Humeur... noire (et blanc)

Je pense que la plupart des lecteurs d'Aéro-Journal ont regardé comme moi Les Ailes des Héros, *une émission de Daniel Costelle diffusée sur France3 le 8 décembre.*
J'ignore quelle mouche a piqué ce grand passionné d'aviation d'avoir colorisé ces documents rarissimes. L'aviation est-elle plus belle en couleur ? Elle est certainement plus vendeuse.
Diffuser une émission sur l'aviation en prime time, *le pari était osé. Il est à craindre que les impératifs économiques et la dictature de l'audimat ont amené l'auteur à jouer de la palette graphique. Certes, la colorisation était plutôt floue, artistique en quelque sorte, et se mariait bien aux images. Mais, quand même !*
Enfin, si je suis heureux d'avoir découvert le visage de parfaits inconnus, je déplore que la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle l'aviation a fait un bond technologique de 50 ans – a été laissée pour compte.
Mon cher Daniel, si par le plus pur des hasards, vous lisez ces lignes, à quand une version « remasterisée » de la série qui nous a tous tant fait vibrer ?

R. Lamaison (94)

Heinkel He 70 (14-34)
A/88 (*Aufklärungsstaffel*)
Séville-Tablada, mars 1937.

Aucun document ne permet d'être affirmatif quant à la couleur des bandes portées par cet avion. Certaines revues les ont représentées en bleu. On ignore si cette décoration a été appliquée avant l'arrivée de l'appareil en Espagne ou après. Le rouge reste une hypothèse d'autant plus plausible que les trois couleurs combinées sont celles du drapeau allemand de cette époque.

© P-A. Tilley - 2003